

Roland Henne und Herbert Rossel

Weserschifffahrt Gieselwerder

Verkehrsweg Weser - Schiffe und Schiffer
aus Gieselwerder - Arbeit und Leben an Bord



Verein Heimat und Kultur
Gieselwerder e.V. - 2017

- Band 4 -

Vorwort

Bis in die 1960er Jahre waren Weserschifffahrt und Flößerei prägend für Gieselwerder, dem Dorf an der Weser. Es verwundert nicht, dass bei dieser Bedeutung unser Heimatverein sich des Themas angenommen hat.

Rektor Albert Deiß, unser langjähriger Vorsitzender, hat über einen längeren Zeitraum die Beziehungen des Dorfes zum Fluss aufgearbeitet und vor allem Fotos gesammelt. In der Chronik Gieselwerder von 1993 hat er - wie zuvor schon in den Jahrbüchern des Kreises Hofgeismar/Kassel - verschiedene Beiträge hierzu verfasst.

Aus Anlass der 900-Jahr-Feier 1993 hat unser Verein eine umfangreiche Fotoausstellung zur Schifffahrt, Flößerei und zum Wasserbau erstellt und auf Schautafeln gezeigt. Im Jahr 2002 haben unsere Mitglieder Roland Henne und Herbert Rossel, zugleich Mitglieder im örtlichen Schifferverein, das Thema wieder aufgegriffen, die Foto-Ausstellung zur Weserschifffahrt mit Schwerpunkt Gieselwerder im Haus des Gastes präsentiert und den DIA-Vortrag "Die Weser als Verkehrsweg" gehalten. Den historischen Teil gestaltete Roland Henne, den Bereich Schiffe, Schiffer, Transporte auf dem Fluss und Arbeiten und Leben an Bord behandelte Herbert Rossel.

In etwas abgewandelter Form hielten die beiden Akteure den Vortrag im Jahr 2008 in Bad Karlshafen. 2012 befasste sich Herbert Rossel im Raum der Geschichtswerkstatt mit "Weserschifffahrt im 20. Jahrhundert - Arbeit und Leben an Bord". Sämtliche Veranstaltungen waren gut besucht. Einige Zeitungsberichte sind nachstehend abgedruckt.

Wer sich umfassend über die Weserschifffahrt im letzten Jahrhundert informieren möchte, hat hierzu die Gelegenheit bei einem Besuch im Schiffermuseum des Schiffervereins Gieselwerder.

Wir möchten in diesem Fotobuch den Inhalt der Vorträge in Kurzfassung mit einer Auswahl von Fotos denen anbieten, die sich für diesen bedeutenden Abschnitt der Dorfgeschichte von Gieselwerder interessieren.

Oberweser, 2017

Verein Heimat und Kultur Gieselwerder e.V.

Erika Schweinberger,
Vorsitzende

Layout: Roland Henne

>>> VHuK Gieselwerder e.V. - Band 4 <<<

Ein Ort, von der Schifffahrt geprägt

Die Flussschifffahrt war früher ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Gieselwerder

GIESELWERDER ■ Zum Leitthema 2002 des Ecomuseums Rheinhardswald „Wasser“ eröffnete am Freitag Hans Turrey, Vorsitzender des Heimat und Verkehrsvereins, die Fotoausstellung zur Weserschifffahrt in Gieselwerder. Die Weser als Verkehrsweg ist das Thema der Ausstellung. Als einer der wenigen ausschließlich deutschen Flüsse durchfließt die Weser auf 744 Kilometern Länge ab der Werraquelle im Thüringer Wald bis zur Mündung bei Bremerhaven unser Land.

So ist es nicht verwunderlich, dass sich die Flussschifffahrt wie ein roter Faden durch die gesamte, über 900-jährige Geschichte des Weserortes Giesel-

werder zieht. Bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts war der Anteil der Weserschiffer aus Gieselwerder bedeutend. Sie prägten die Sozialstruktur des Dorfes mit und waren auch für die Kommune ein Wirtschaftsfaktor. In Spitzenzeiten waren 197 Personen aus dem Ort in der Schifffahrt tätig. Es gab 28 Schleppkähne und 21 Motorschiffe aus Gieselwerder, von denen heute nur noch das Motorschiff Theo Rossel fährt.

Mehr als 100 Fotos

Mehr als 100 Fotos zur Weserschifffahrt im letzten Jahrhundert, vorwiegend bei Gieselwerder aufgenommene Motive, wer-

den in der Ausstellung gezeigt, ergänzt durch Aufnahmen zur Flößerei, Fischerei, dem Zollhaus, der Schiffswerft und dem Wasserbau.

Der erste Schiffer

Der Eröffnung schloss sich ein Diavortrag an zum Thema „Weser als Transport- und Handelsweg“. Roland Henne gestaltete den historischen Teil des Vortrags. Die Menschen an der Oberweser kämpften seit Generationen gegen Strömungen, Kolken, Untiefen und Hochwasser. Henne berichtete von weidegeflochtenen, mit Fell überzogenen Booten als erste vorgeschichtlichen Fahrzeugen auf der Weser, dem wahrscheinlich ersten Schiffer aus Gieselwerder im 16. Jahrhundert (Hermann von Werder) und ermöglichte Einblicke in alte Schifffahrtsbücher sowie Stromkarten.

Auf die Lage von Grundschwellen, Fischwehren und ehemaligen Furten in der Gemarkung Gieselwerder wurde ebenso hingewiesen wie auf Flussbettänderungen des Stroms. 1409 erstmals erwähnt, erlangte Gieselwerder auch eine Bedeutung als eine von 22 Zollstationen zwischen Hann. Münden und Bremerhaven. Roland Henne erläuterte das Schicksal der Wasserburg Gieselwerder, der beiden Weserbrücken (sowie einer hölzernen Notbrücke) und zweier ehemals rentablen Schiffswerften am rechten Weserufer, die ihren Betrieb von 1780 bis Mitte des 20. Jahrhunderts aufrecht erhielten.

„Schiffe und Schifffahrt des 19. Jahrhunderts waren das Thema im zweiten Teil des Dia-

vortrags, erarbeitet von Herbert Rössel. Er zeigte Dias mit Motiven aus dem vorigen Jahrhundert zur Flussschifffahrt auf der Weser und gab Erläuterungen zu den Schifferfamilien und deren Binnenschiffen. Warum kamen in früheren Jahren so viele Schiffer, Flößer und Wasserbauer aus Gieselwerder und umliegenden Orten? Es gab in vergangenen Zeiten wenige berufliche Laufbahnen eines Binnenschiffers vor; vom Besuch der Schifferhochschule in Petershagen (Kreis Minden) über die Bootsmannsprüfung, die einem Gesellenbrief gleichkam bis zum Schifferpatent (das dem Meisterbrief entsprach).

Keine Kanalisation

Als 1969 die Binnenschiffer endgültig die Hoffnung auf eine Kanalisation von Weser und Fulda aufgeben mussten, starb auch der Glaube an eine aktive, lebendige Schifffahrt auf der Oberweser und deren Fortbestand. Trotz allem läge auch heute noch der günstigste und umweltfreundlichste Transportweg von Fracht- und Stückgut auf dem Weserstrom. Herbert Rössel erläuterte: „Der maritime Platz, ein aktiver Schifferverein, sowie Hafenfeste halten auch heute noch die Erinnerungen an Flößer, Fischer und Binnenschiffer der Oberweser wach.“

Die kostenfreie Ausstellung ist noch bis zum 1. Mai 2002 im Haus des Gastes in Gieselwerder zu sehen. Freitags, samstags und sonntags, sowie Mittwoch den 1. Mai von 16 bis 20 Uhr. BF



Ausstellungsmacher: Herbert Rossel, Roland Henne und Hans Turrey (v.l.) erläuterten die Bedeutung, die die Binnenschifffahrt auf der Oberweser einst hatte. FOTO: BF

HNA - Hofgeismarer Allgemeine vom 24.04.2002.

Gelungener Auftakt der Veranstaltung des Heimat- und Verkehrsvereins Gieselwerder am 19. April 2002 im Haus des Gastes. Mehr als 70 Personen konnte Vereinsvorsitzender Hans Turrey begrüßen, darunter die Landtagsabgeordnete Brigitte Hofmeyer, Bürgermeister Rüdiger Henne, Ersten Beigeordneten Wolfgang Helms und Ortsvorsteher Norbert Spormann.

Auf 37 Tafeln mit meist 6 Fotos informierte die Ausstellung über die Weserschifffahrt der letzten 100 Jahre - mit Schwerpunkt Gieselwerder. Die Ausstellung war bis zum 01. Mai zu besichtigen.

FUNDUS - Vortragsreihe

„Weser als Verkehrsweg“

Bad Karlshafen. Die kulturgeschichtliche Vortragsreihe des Vereins FUNDUS-Bildarchiv Bad Karlshafen in der Region des Dreiländerecks wird am **Dienstag, dem 08.04.2008, um 19.30 Uhr** im Landgrafensaal in Bad Karlshafen mit einem Vortrag über die „Die Weser als Verkehrsweg sowie Schiffe als Arbeits- und Lebensraum“ fortgesetzt. Den Vortrag über dieses Thema halten erstmals mit Roland Henne und Herbert Rossel zwei Referenten im Wechsel.

In einem Lichtbilder-Vortrag mit einer Dauer von etwa 75 Minuten werden die beiden Referenten einen geschichtlichen Überblick zur Weser als Transport- und Handelsweg sowie der Schifffahrt im 20. Jh. abhandeln und Einblicke geben in das Leben an Bord und den Arbeitsalltag der Fahrensleute. Den ersten Teil des Vor-

trags gestaltet der ehemalige Bürgermeister von Oberweser und Hobby-Historiker Roland Henne mit dem geschichtlichen Überblick.

Mit der Weserschifffahrt im 20. Jahrhundert befasst sich Herbert Rossel, ebenfalls aus Oberweser. Als Schiffsjunge, Matrose, Schiffsführer und Schiffseigner war er bis 1974 auf dem Fluss unterwegs. Er berichtet aus seiner Fahrenszeit. Die Zuhörer können eine authentische Schilderung des Arbeitsalltags der Schiffer und des Lebens an Bord erwarten.

Der nächste kulturgeschichtliche Vortrag des Vereins findet am 13. Mai statt. Dorothea Fellingner, die Leiterin des Wasserschlosses Wülmersen, wird über „900 Jahre Wülmersen“ aus Anlass des Jubiläumsjahres referieren.

Links:

Beverunger Rundschau vom
02.04.2008.

Unten:

Plakat zur Veranstaltung am
28.04.2012.

HNA Hofgeismarer Allgemeine
am 24.04.2012.



Einladung zum Vortrag mit Lichtbildern

Weserschifffahrt im 20. Jahrhundert Arbeiten und Leben an Bord

am

Samstag, 28. April 2012, 19:00 Uhr,

im Raum der Geschichtswerkstatt, In der Kloppe 11, Gieselwerder.

Referent ist Herbert Rossel,

der als Schiffsjunge, Matrose und Schiffsführer eines Motorschiffes 23 Jahre auf dem Fluss unterwegs war und 1975 in einen anderen Beruf wechselte.

„Ein Ort, von der Schifffahrt geprägt“, so wurde Gieselwerder noch vor 50 Jahren bezeichnet.

An diese Zeit erinnern wird der Referent, der über die Flussschifffahrt allgemein und über seine Fahrenszeit, den Arbeitsalltag und das Leben an Bord berichtet.

Dazu wird er mit dem Beamer etwa 50 beeindruckende Fotos zeigen und im Einzelnen erläutern.

Das Schiffermuseum kann vor und nach dem Vortrag besichtigt werden.

Die Veranstaltung ist kostenfrei.

So lebten die Weserschiffer

Herbert Rossel berichtet über große Vergangenheit

GIESELWERDER. Von der Schifffahrt geprägt war Gieselwerder noch vor 50 Jahren. In Spitzenzeiten arbeiteten fast 200 Einwohner in der Schifffahrt, darunter Eigner von 28 Schleppschiffen und später 21 Motorschiffen.

An diese Zeit möchten der Verein Heimat und Kultur und das Schiffermuseum Giesel-

werder mit dem Vortrag „Weserschifffahrt im 20. Jahrhundert - Arbeiten und Leben an Bord“ erinnern. Der Bildervortrag findet statt am Samstag, 28. April, ab 19 Uhr in der Geschichtswerkstatt in Gieselwerder (In der Kloppe 11).

Referent Herbert Rossel war als Schiffsjunge, Matrose und Schiffsführer 23 Jahre auf dem

Fluss unterwegs und wechselte 1975 in einen anderen Beruf. Er berichtet über seine Fahrenszeit, die Erlebnisse und Begebenheiten, Arbeitsalltag und Leben auf dem Fluss. Dazu zeigt und erläutert er über 50 Schwarzweiß- und Farbfotos.

Der Eintritt ist frei. Vor und nach dem Vortrag kann das Schiffermuseum besichtigt werden. (eg/tty)



Ankunft eines Schleppzuges 1955 in Gieselwerder: Der Liegeplatz wird von Flößen blockiert. Die Schiffe mussten neben den Flößen ankern.
Foto: nh

Roland Henne

Zur Einführung

Als Sparte "Heimat" im Heimat- und Verkehrsverein Gieselwerder und ab 2008 als gemeinnütziger Schwesterverein "Heimat und Kultur" - unter derselben Führung - befassen wir uns mit heimatgeschichtlichen Themen. So bieten wir Wanderungen, Vorträge und Ausstellungen an, haben aber auch den Raum der Geschichtswerkstatt ausgebaut, mit Wandbildern und Vitrinen ausgestattet sowie eine Bibliothek eingerichtet und uns an der Publikation von heimatgeschichtlicher Literatur beteiligt. Zu den geförderten Werken zählen Bücher über die Flößerei, Kirchengeschichte und Richard Wittich, dem Gründer des Mühlenplatzes.

Die Weserschifffahrt hatte für Gieselwerder im 19./20. Jahrhundert eine herausragende Bedeutung. Daher hat sich unser Verein schon früh mit der Schifffahrtsgeschichte befasst, eine umfassende Fotosammlung wiederholt in Ausstellungen gezeigt und Lichtbildervorträge angeboten. Der Schifferverein Gieselwerder hat - neben anderen örtlichen Aktivitäten - verstärkt erst seit der 75-Jahr-Feier 2004 in einer Festschrift literarisch Schifffahrtsthemen behandelt. In Folge des Festes kam es zur Gründung des Schiffermuseums mit einer umfassenden Beschreibung zur Weserschifffahrt auf Schautafeln.

Im Jahr 2016 haben wir - auf Anregung Interessierter - über einige Vorträge, die teils mit Ausstellungen verbunden waren, Fotobücher verfasst, in denen der wesentliche Inhalt mit Fotos und einer Kurzbeschreibung wiedergegeben ist.

In diesem Fotobuch möchten wir das Thema "Weser und Schifffahrt" bezogen auf Gieselwerder aufgreifen, aber auch auf das Geschehen auf dem Fluss in den vergangenen Jahrhunderten zurückblicken. Herbert Rossel wird authentisch über seine Fahrzeit als Schiffsjunge, Matrose und Schiffsführer berichten sowie über Erlebnisse und Begebenheiten, also über Arbeitsalltag und Leben an Bord, informieren. Zugrunde liegen die in den schon genannten Vorträgen und Ausstellungen gezeigten Fotos mit kurzen Erläuterungen.

Wir möchten aber auch einiges von Karl Gerke übernehmen. Der langjährige Vorsitzende des Schiffervereins Gieselwerder hat in mühevoller Arbeit ein Buch "Weserschiffer und ihre Schiffe" im Konzept erstellt. Zur Drucklegung ist es nicht gekommen. Einige seiner Aufzeichnungen und Fotos hat jedoch der Schifferverein im Museum auf Schautafeln übernommen.

Dieses Fotobuch kann keine umfassende Abhandlung des Themas sein. Zum Abdruck kommen schwerpunktmäßig die in den Vorträgen gezeigten Fotos mit Kurztexten versehen. Es wäre zu begrüßen, wenn der Schifferverein Gieselwerder die komplex auf Schautafeln im Schiffermuseum abgebildeten Texte und Fotos zu dem Schifffahrtsgeschehen in Buchform anbieten könnte.

Leben am und mit dem Fluss - eine allgemeine Betrachtung

Siedlungen am Fluss haben meist einen starken Bezug zu diesem. Für ihre Gründung ist oft die Flussnähe ursächlich. Sei es der Fischfang, der in früheren Zeiten eine große Bedeutung hatte, die Flussquerung per Furt oder Fähre oder die Befahrung des Stromes mit Flößen und Schiffen, was die Menschen bewog, trotz drohender Hochfluten flussnah zu siedeln.

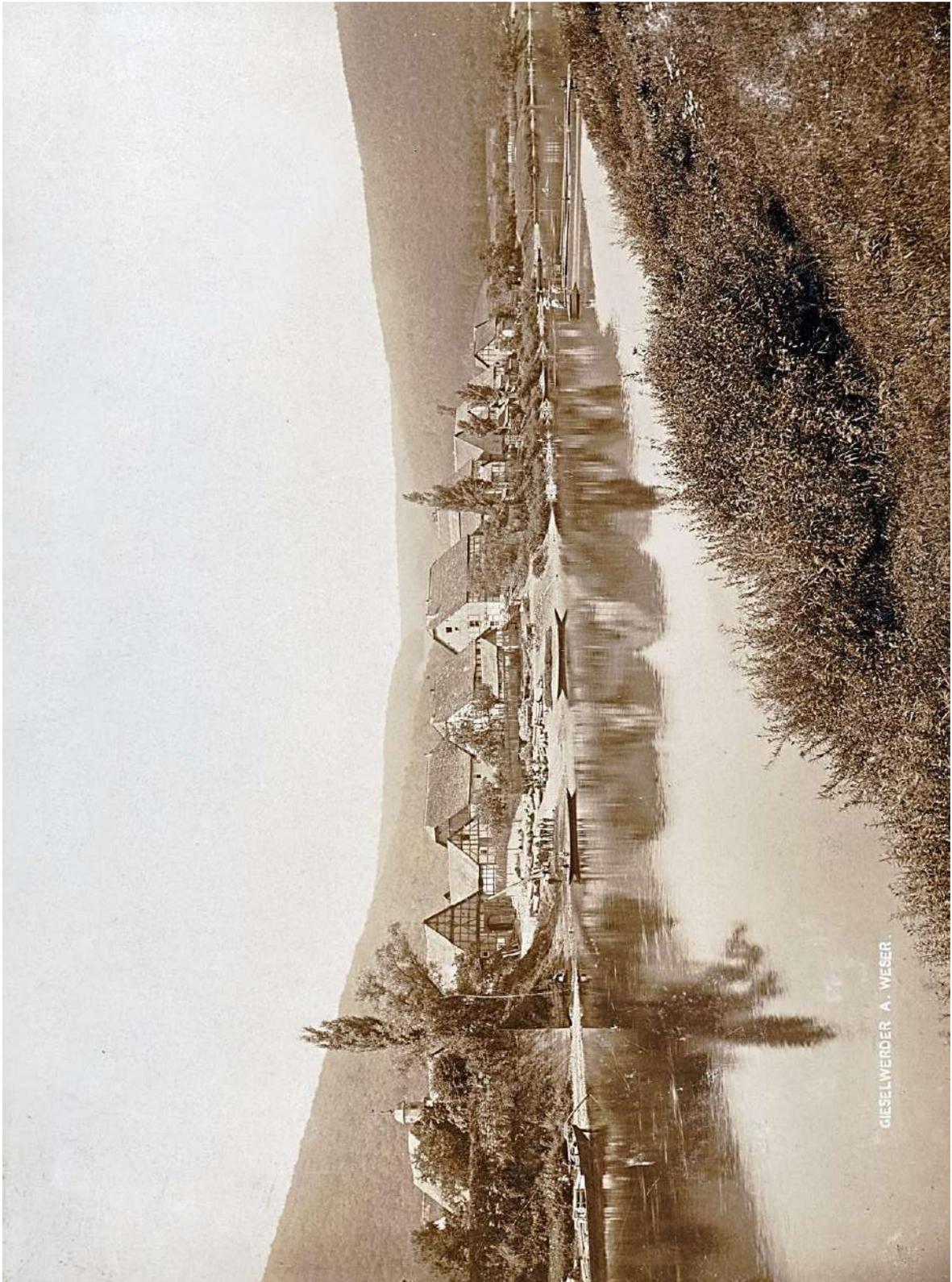
Für Gieselwerder sind Fischfang und Flussquerung mit Furt und später Fähre als sicher anzunehmen. Das Besondere ist die Anlegung eines festen Hauses, einer Burg, auf einer Insel mitten im Strom, deren Lage wahrscheinlich dazu genutzt wurde, den Verkehr auf dem Fluss zu kontrollieren und Abgaben (Zoll) zu erheben. Diese erste Burg auf dem Werder war die Spitzenburg; in unmittelbarer Nähe bei Verzweigung des Stromes in mehrere Arme bestand die Weserfurt "Werderföhr". Die Erhebung des Land- und Wasserzolls ist über Jahrhunderte belegt.

Ob die Dorfbewohner sich schon im Mittelalter mit Flößen und Schiffen am Verkehr auf der Weser beteiligten, ist nicht bekannt. Der erste Nachweis wird im 16. Jahrhundert greifbar. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts mehren sich die Belege. Allerdings sind schon zu Zeiten des Dreißigjährigen Kriegs Schiffer aus dem damals größeren Nachbarort Oedelsheim in höherer Zahl beim Passieren von Zollstellen registriert worden.

Der Fluss befand sich in keinem guten Zustand. Flöße und Schiffe hatten beim Befahren größere Probleme. Der Flusslauf spaltete sich oft in mehrere Arme, zum Beispiel drei unterhalb der Spitzenburg. Bei Niedrigwasser gab es große Probleme. Kiesbänke, Felsbarren und tiefe Kolke mit Unrat (entwurzelte Bäume) waren Hindernisse, ebenfalls zahlreiche Fischwehre. Noch 1739 in der Hessischen Grebenordnung wird bestimmt, dass beim Bau von Fischwehren ein Schlupf von rd. 4 m zu belassen ist als Passage für Schiffe und Flöße. Daraus ist zu folgern, dass die Breite der Wasserfahrzeuge damals unter 4 m gelegen haben muss.

Abhilfe schaffte erst die Weser-Schiffahrts-Akte von 1823. Die Anrainerstaaten einigten sich auf Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit. Erste Arbeiten waren bis etwa 1850 durchgeführt, die Fischwehre beseitigt. Nach der Annexion von Kurhessen und Hannover durch Preußen im Jahr 1866 wurde der Ausbau fortgesetzt. In den 1880er und 1890er Jahren sind sukzessive Flussbaumaßnahmen durchgeführt worden. Ein vorläufiger Abschluss war mit dem Bau des Wasserspeichers Edersee im Jahr 1914 und der Inbetriebnahme des Mittellandkanals erreicht.

Aus Gieselwerder haben wir nun konkretere Hinweise zur Schifffahrt. Allerdings sind die Akteure mit ihren Schiffen in Holzbauweise vorwiegend im Nahverkehr unterwegs. Sind es zunächst Schiffseigner der Familie Warnecke, die bis Bremen fahren, so treten ab 1840 mehrere Schiffer der Sippe Rossel ins Blickfeld. Ab 1860 kennen wir Geschäftsbücher der Brüder Christian und Heinrich Rossel und später von Christian Rossel jun., die intensiv mit ihren Schiffen auf der Weser aktiv waren, allerdings vorwiegend im Nahbereich. Ende des 19. Jahrhunderts begann für Gieselwerder die eigentliche Schifffahrtsgeschichte, die nachstehend näher betrachtet wird.



GIESELWERDER A. WESER.



Gieselwerder

Weseransicht 1895

(Foto: O. Liebert)

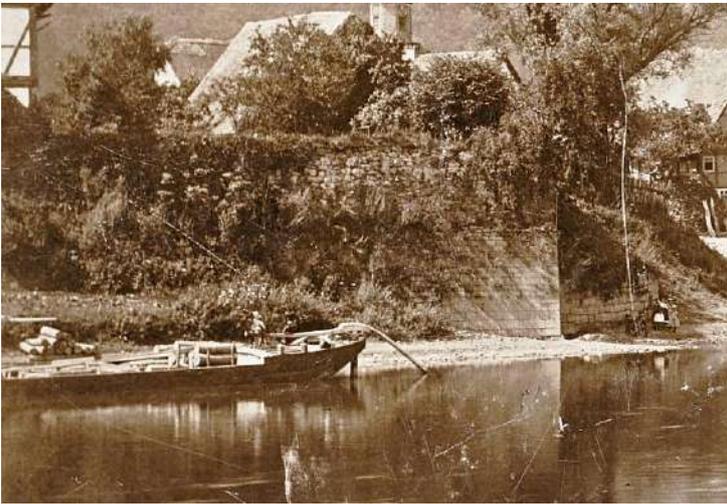
Das früheste bekannte Foto von Gieselwerder vom 28. Juli 1895. Es zeigt die enge Verbindung des Dorfes zur Weser.

Ausschnitte aus dem Foto.

Oben:

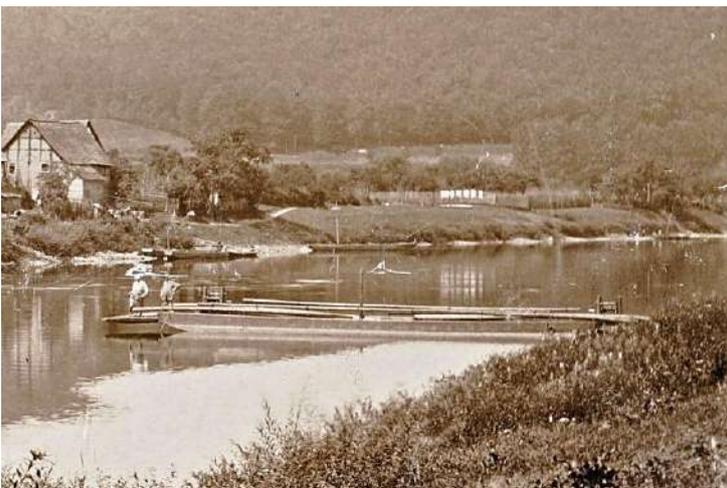
An der Fährstelle erwarten sonntäglich gekleidete Personen das Fahrgastschiff "Fürst Bismarck". Eine Uferbefestigung und einen Anleger gab es noch nicht. Der Dampfer hielt oder ankerte dicht am Ufer noch in der Fahrinne. Ein- und Ausstieg der Passagiere erfolgte mit dem "Lattenschiff".

Neben der Fähreinfahrt sind Lagerplatz und Ladestelle zu erkennen, vorwiegend für Holz und Steine. Die Brandserie der 1920er Jahre hat die Dorfansicht stark verändert. So brannten die 4 Fachwerkgebäude in der Bildmitte 1926 ab.



Mitte:

Nahe der Burgmauer liegt ein hölzernes Transportschiff, "Bullen" genannt, beladen mit Holz. Leider ist nur die hintere Hälfte im Bild festgehalten.



Unten:

Am rechten Ufer liegt der hölzerne Fährprahm, der am Niedrigseil den Fluss quert und Fuhrwerke, Gespanne und Fußgänger übersetzt.

Im Hintergrund sind 3 weitere Bullen-Schiffe erkennbar. Die hölzernen Wasserfahrzeuge baute ab etwa 1780 die am rechten Weserufer gelegene Schiffswerft Gieselwerder.

Die Weser als Verkehrsweg - eine geschichtliche Betrachtung im Überblick

Was weiß man aus der Vergangenheit des Weserflusses? Seit der Römerzeit ist der Name "Visurgis" überliefert. Darunter verstand man die später Werra und Weser genannten Flussläufe. Über "Wisera" und viele andere Abwandlungen setzt sich zum Ende des Mittelalters (um 1500) im Sächsischen der Name "Wezer/Weser" und im Thüringisch-Hessischen die Bezeichnung "Wirra/Werra" durch. Die Trennung der Benennung erfolgte ab Hann. Münden beim Zufluss der Fulda.

Von Hann. Münden bis zur Mündung in die Nordsee bei Bremerhaven legt die Weser 479 km zurück, mit der Werra 755 km. Der Flusslauf war ursprünglich frei fließend, ab dem Jahr 1000 erschwerte ein Wehr bei Hameln den Schiffsverkehr. Erst im 20. Jahrhundert erfolgte der Ausbau der Mittelweser ab Minden mit 7 Staustufen.

Der Gütertransport auf dem Fluss hatte bis in das 19./20. Jahrhundert Vorteile gegenüber der Beförderung von Gütern auf Straße und Schiene.

Erste spärliche Erkenntnisse

Wie überall an Gewässern werden auch an der Weser die Anwohner zunächst Miniflöße und Einbäume für den Fischfang und zur Befahrung benutzt haben. Bei den Rentierjägern, die in der Nacheiszeit vor 12 000 bis 10 000 Jahren auch unser Wesergebiet aufsuchten, geht man von Fell- und Rindenbooten aus, mit denen der Fluss gequert wurde. Wir kennen 3 Rastplätze/ Jagdstationen der dem Wild hinterher ziehenden Jagdgruppen allein in der Gemarkung Gieselwerder (siehe Vitrinen in der Geschichtswerkstatt).

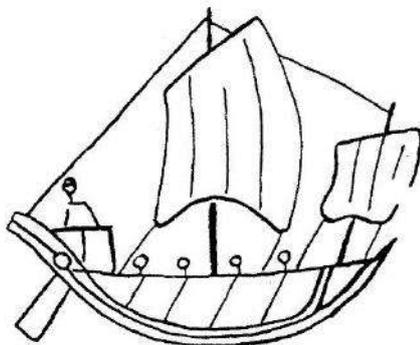
Nachstehend einige frühe Funde im Wesergebiet:



Verziertes Rasiermesser aus Bronze mit Schiffs- und Pferdedarstellung aus der Jüngerer Bronzezeit (um 1000 vor Christi). Fund an der Weser bei Rinteln.



Schiffsförmiges Beigefäß
aus der vorrömischen Eisenzeit. Fundort
Leese bei Nienburg. Das kleine Tongefäß
(Länge 11 cm) wurde bei einer Grabung
geborgen. Das Schiffs- bzw.
Koggenmodell ist das älteste plastische
Abbild eines Wasserfahrzeuges an der
Weser.



Runenknochen mit Schiffsdarstellung,
um 400 nach Christi. Fund an der Weser
bei Brake/Unterweser.

Die Nachzeichnung (links) des auf dem
Rinderknochen eingeritzten Motivs lässt
eindeutig einen römischen Schiffstyp
erkennen. Somit ist der Nachweis eines
römischen Schiffes im Bereich der
Unterweser erbracht.

Römer auf der Oberweser?

Dass die Römer um die Zeitenwende bis etwa 350 nach Christi über die Nordsee Weser und Elbe mit Schiffen befahren haben, zumindest temporär, ist allgemein bekannt. Bei ihren Kriegszügen nach Germanien haben sie den Fluss auch zum Transport von Gütern benutzt. Aber, waren sie auch auf der oberen Weser unterwegs?

Nach Entdeckung des Römerlagers bei Hedemünden sind ab dem Jahr 2000 umfangreiche Forschungsarbeiten durchgeführt und publiziert worden. Man sieht in der komplexen, großflächigen Anlage ein Nachschublager für den Vorstoß des römischen Feldherrn Drusus im Jahre 9 v. Chr. auf dem Weg Richtung Harz und Elbe.

Es wird davon ausgegangen, dass der Platz an der Werra für ein Lager auch deswegen gewählt wurde, weil der Fluss "in der Antike und bis in die Neuzeit eine wichtige Schifffahrtslinie für den überregionalen Handel und Verkehr darstellte". Die Versorgung größerer Truppen- und Trosskontingente sei aus Ressourcen der germanischen Siedlungslandschaft und über Landtransporte kaum möglich gewesen.

Da die Römer, vom Rhein über die Lippe kommend, bereits im Jahr 11 v. Chr. die Weser erreicht hatten, werden Gütertransporte per Schiff aus dem Raum Hameln-Höxter bis Hedemünden angenommen. Die kleinen Schiffe in Holzbauweise wurden von Menschen oder Pferden stromaufwärts getreidelt, also an Leinen/Seilen vom Land aus gezogen.

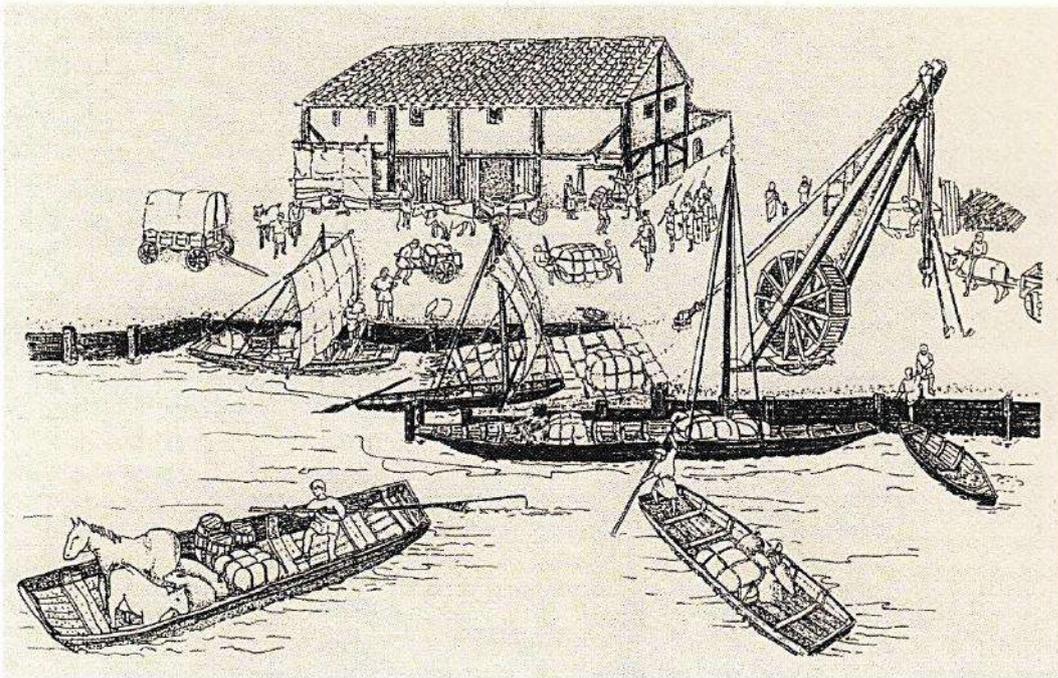


Bild einer einfachen Waren-Anlandestelle der römischen Flussschifffahrt mit den typisch flachbodigen Prähmen. So könnte eine gleichartige Einrichtung an der Werra unterhalb des Römerlagers bei Hedemünden ausgesehen haben!

Klaus Grote: Römerlager Hedemünden, Hann. Münden 2005.

Frühe Nachrichten zur Schifffahrt auf der oberen Weser

Die Zeit vom 10. bis 13. Jahrhundert war gekennzeichnet durch eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Ein Klima mit höheren sommerlichen Durchschnittstemperaturen als heute, milden Wintern, aber auch mit mehr Niederschlägen ließ die Ausdehnung der Ackerflächen in höhere Berglagen zu. Bevölkerungsentwicklung und Landesausbau erreichten einen Höhepunkt. Klöster wurden gestiftet, Städte gegründet. Handel und Warenverkehr nahmen zu. Mangels ausgebauter Landwege waren Flüsse die bevorzugten Transitrouten. So ist seit dem 11. Jahrhundert Transportverkehr auf der Weser nachgewiesen.

Aus der näheren Umgebung

Klosterschiff Helmarshausen

Das nach Corvey bedeutendste Kloster im Gebiet der oberen Weser wurde 997 n. Chr. gegründet, besaß Markt-, Münz- und Zollrecht. Als Handelsplatz war die Klostersiedlung Helmarshausen über die untere Diemel mit der Weser verbunden.

Urkundlich belegt ist, dass die Bewohner von Gotlievesen (Vorgängersiedlung von Karlshafen) Lebensmittel mit dem Schiff vom Haupthof des Klosters empfangen haben. Das Klosterschiff wird auch Früchte von Gütern der Abtei auf dem östlichen Weserufer (Bodenfelde, Wahmbeck, Sevelt, Vesinc u.a.) nach Helmarshausen befördert haben. Das Stift besaß die Weserfähre zu Bodenfelde, erstmals erwähnt um 1120.

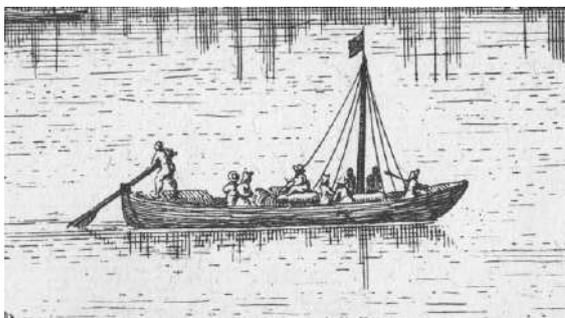
Klosterschiff Lippoldsberg

Bereits 1152 bespricht Propst Gunther, der Bauherr der Klosterkirche Lippoldsberg, mit Einwohnern von Meensen (Altkreis Hann. Münden) den Modus der Ablieferung ihrer Zehntfrüchte. Sie sollten von den Zehntpflichtigen nach Hedemünden an die Werra gebracht und dort vom Klosterschiff abgeholt werden.

Von 1184 bis 1236 liegen mehrere Urkunden zum Schiff des Klosters Lippoldsberg vor. Das Kloster besaß eine größere Zahl vermieeter Güter in Thüringen im Gebiet von Eisenach (Creuzburg, Mihla u.a.), die Fruchtgaben zu leisten hatten.

Landgraf Ludwig III. von Thüringen nahm das Kloster Lippoldsberg in seinen Schutz und gewährte Zollfreiheit bei Einkäufen in den landgräflichen Städten Creuzburg und (Hann.) Münden sowie für den Transport mit dem Schiff auf Werra und Weser. Seine Nachfolger erneuerten die "Freiheiten".

1236 gewährte auch Graf Widekind von Bilstein den Klosterschiffen auf der Werra Zollfreiheit.



Wie sahen die Klosterschiffe im 12. Jahrhundert aus?

Oberweser-Kähne aus dieser Zeit sind nicht überliefert.

Das abgebildete Schiff um 1600 mag von der Größe her vergleichbar sein, die Bauweise dürfte jedoch primitiver gewesen sein. Ein Mast war notwendig, um das Schiff treideln zu können.

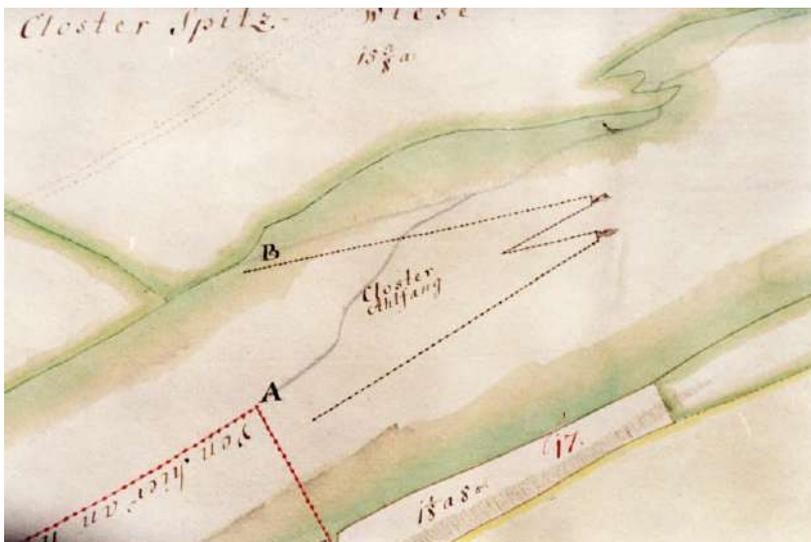
Zustand des Flusses: Mittelalter bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Beispiele: Fischwehre, Wehr Hameln und Inseln als Hindernisse im Flusslauf.



Fischwehre und Inseln im Weserabschnitt des Amtes Helmarshausen, Weser-km 38-44.

Kartenausschnitt - ohne geografische Genauigkeit - aus dem Jahr 1662/1664 (Staatsarchiv Marburg). Auf der Flussstrecke von 6 km sind namentlich verzeichnet 5 hessische Fischwehre und 1 braunschweigisches sowie 2 Weserinseln.



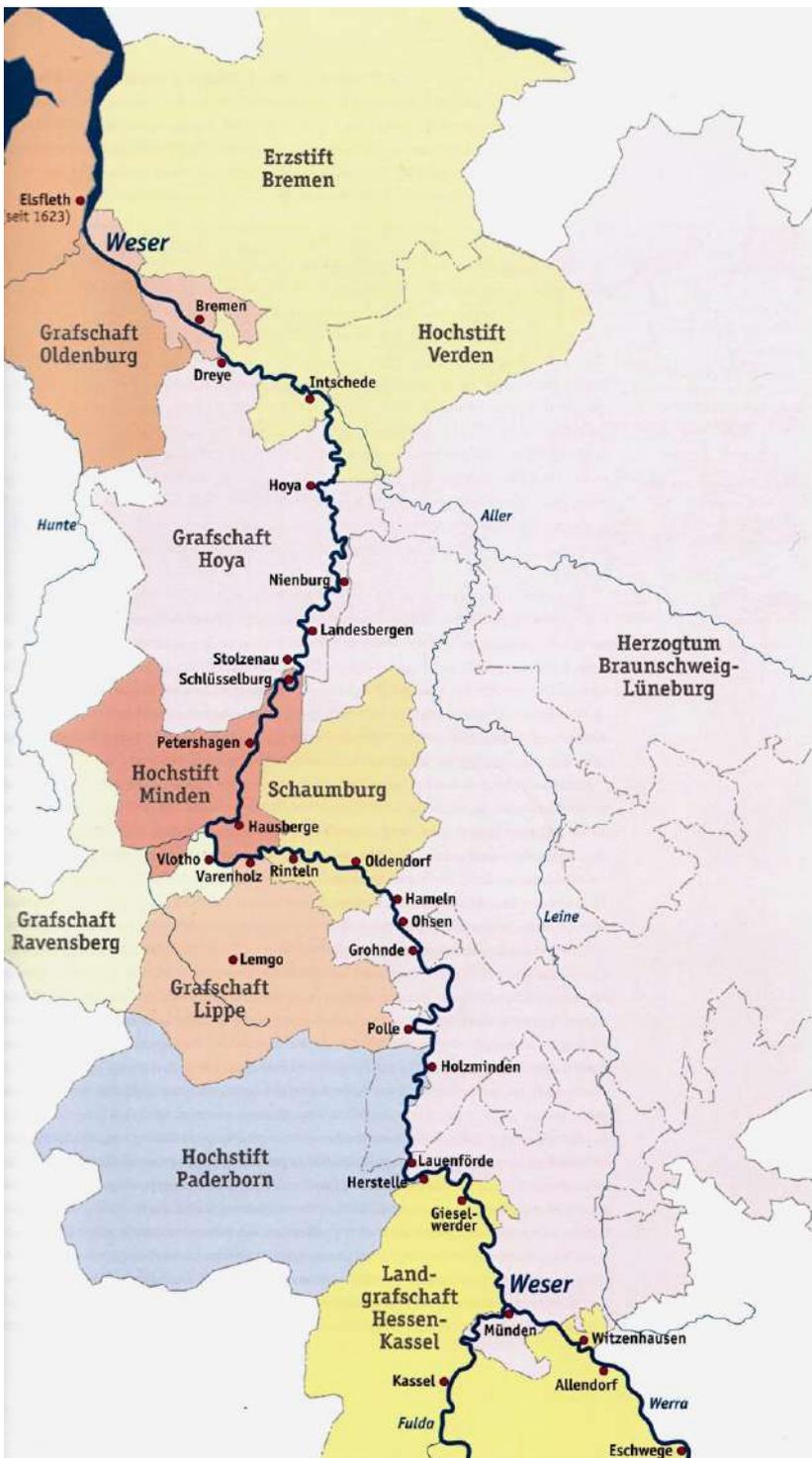
Ein exakt
eingezeichnetes
Fischwehre:
Aalfanganlage des
Klostergutes
Bursfelde. Zwei
Drittel des Flusses
sind für Flöße und
Schiffe blockiert.
Ausschnitt aus
einer Karte von
1751 (Staatsarchiv
Marburg).



Weserinsel bei dem Klostergut Bursfelde. Die Hoheit über die Insel war zwischen Hessen und Hannover noch im Jahr 1751 strittig. Nach 1842 wurde der Weserarm auf der Seite des Klostergutes verschlossen und verfüllt sowie der einst kleinere Arm "Lache" an der hessischen Seite verbreitert. Ausschnitt aus einer Karte des Staatsarchivs Marburg.

Wehr bei Hameln. Gefürchtet war bis zum Bau der ersten Schiffsschleuse im 18. Jahrhundert die enge Passage am "Hamelner Loch" für Schiffe und Flöße. Manches Wasserfahrzeug ging zu Bruch. Ausschnitt aus einer Zeichnung von A. W. Strack, um 1790.

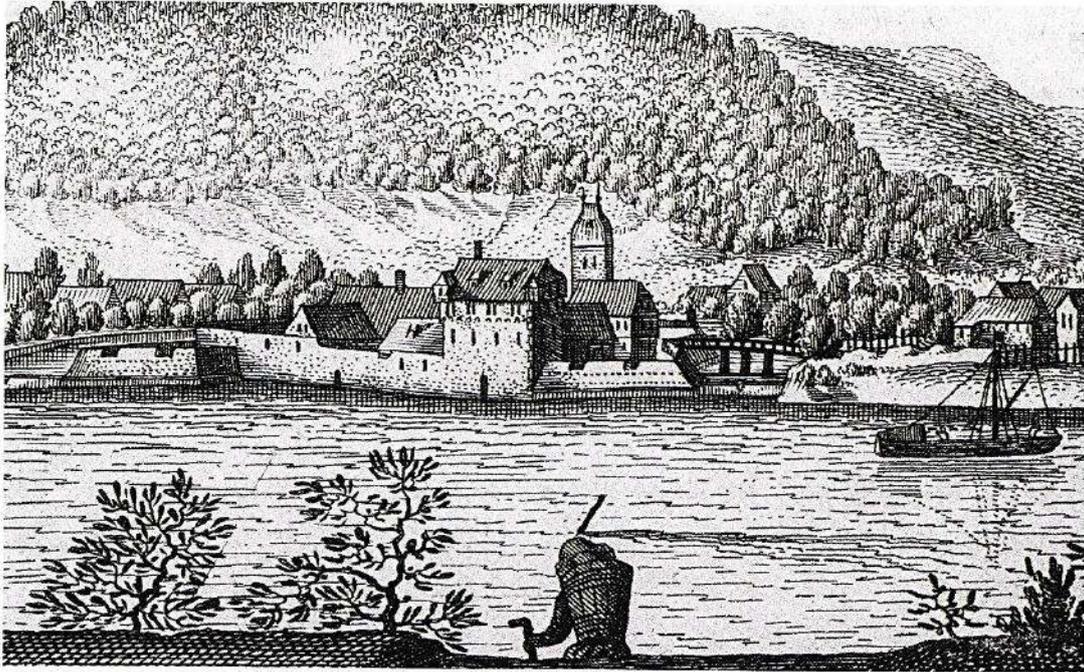




Zollstellen an der Weser um das Jahr 1600.

Zollerhebung

Das Zollregal stand den Landesherrn zu. Sie erhoben auch an der Weser diese dem Handel nicht förderliche Abgabe auf mitgeführte Ware. Die Weser durchfloss in den vergangenen Jahrhunderten eine Vielzahl von Kleinstaaten. So bestanden im Jahr 1584 entlang des Flusses von Hann. Münden bis Bremen 22 Zollstätten, darunter eine hessische in Gieselwerder. Wer die Weser befuhr von Hann. Münden bis Bremen, musste für geladene Ware mehr als 20mal den Transitzoll in unterschiedlicher Währung entrichten! Für die weseraufwärts getreidelte "Bremer Ware" galt das Gleiche. Nach den Zollregistern brachten die Güter aus Bremen die höchsten Einnahmen. Ein Beispiel: Zollstation Gieselwerder 1815: 370 Passagen, darunter 90 Flöße. Einnahmen rd. 1.000 Taler, davon 70 % aus Bergfahrten. Erst in der Weser-Schiffahrts-Akte von 1823 wurde geregelt, die Weserzölle abzuschaffen. Kurhessen trat 1834 dem Deutschen Zollverein bei, Hannover erst 1854. Damit endete die Zollerhebung in Gieselwerder.



Ansicht der Wasserburg Gieselwerder (nach Merian, 1646), die in dieser Form von etwa 1240 bis um 1700 bestand. Sie war zunächst Zollstelle des Erzbistums Mainz, ab 1462 der Landgrafschaft Hessen. Urkundlich erwähnt ist der "Zoll zum Werder" erstmals im Jahr 1409, als sich die Vettern von Hardenberg, Pfandinhaber der Burg Gieselwerder, die Einkünfte des Pfandobjekts teilten.

Ein weiteres Hindernis für den Handel auf dem Fluss war das Stapelrecht, das insbesondere die Stadt Hann. Münden praktizierte. Dieses Privileg berechnete die Drei-Flüsse-Stadt, sämtliche die Stadt passierenden Waren drei Tage den Bürgern zum Kauf anbieten zu lassen. Das Stapelrecht bestand auch in Bremen, mit Abstrichen gleichfalls in Hameln und Minden.

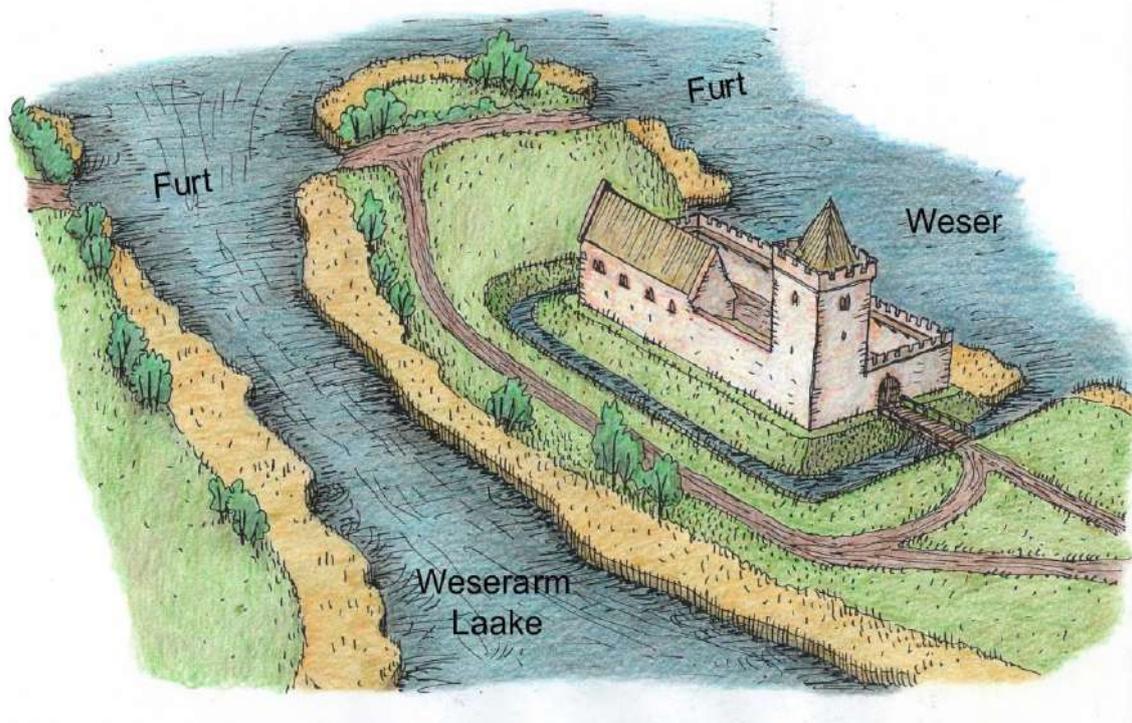
Rechts:
Das Zollhaus in Gieselwerder, errichtet in den Jahrzehnten um 1700 nach Abbruch der alten Wasserburg. Zollerhebung bis 1854. Abgebrannt 1913 nach Blitzschlag. Foto um 1900.



Furten und Fähren

Um den Fluss überqueren zu können, war man zunächst auf Furten angewiesen. Seichte Stellen im Strom gab es in der Nähe der meisten Siedlungen, oft bei Einmündung von Bächen auf dem in den Flusslauf eingebrachten Schotter. Aber auch bei Verzweigung des Flusses in mehrere Arme hatten sich Flachstellen gebildet, die bei mäßigem Wasserstand ein Passieren zu Fuß oder mit Pferd, Karren oder Gespann ermöglichten. Auf solche alten Übergänge weisen noch heute Bezeichnungen wie "Bramföhr" (nahe der Bramburg), Reierföhr (Grillplatz Gottstreu) oder "Werderföhr" (unterhalb der Spitzenburg Gieselwerder) hin.

Die Benutzung der Furten war nicht ungefährlich und abhängig vom Wasserstand. Im Hochmittelalter nahm der Landverkehr erheblich zu. Auf den Flüssen kamen vermehrt Fähren zum Einsatz. Allerdings eigneten sich die Flachstellen der Furten nicht zum Einsatz von Fährschiffen. Fähriüberfahrten wurden meist oberhalb einmündender Bäche in "Pfulen" (tieferes Wasser) angelegt, so z.B. in Lippoldsberg, Gieselwerder und Oedelsheim.



Die Spitzenburg. Sie lag am unteren Ende des "Gieselwerder". Aufgrund von Sondierungen im Gelände hat Archäologe Dr. Thomas Küntzel diese Rekonstruktion angefertigt (Wandbild in der Geschichtswerkstatt Gieselwerder). Unterhalb der Burganlage verlief die Weserfurt "Werderföhr", zunächst über den Altarm Laake, dann über den Hauptstrom auf das rechte Weserufer. Hinter der Flachstelle des Weserübergangs verzweigte sich der Strom in 3 Arme.

Überliefert sind aus älterer Zeit die Bezeichnungen "Fährschiff" (Fährboot für Fußgänger) und "Fähr-Flöße" (Wagenfähre für Fuhrwerke, Gespanne, Reit- und Lasttiere usw.). Die Fährboote für Fußgänger entsprachen in ihrer Bauart den Lattenschiffen.

Fähren in Floßform, daher "Flöße" genannt, waren die älteren Wasserfahrzeuge. Es folgten flache Schiffe in Holzbauweise, dann ab etwa 1900 eiserne Prahmfähren mit beweglichen Landeklappen (Bollbrücken).

Zunächst wurden die Fähren gestakt. Dann kamen Längsseile (Pendelfähren), danach quer über den Fluss gespannte Niedrigseile und im 20. Jahrhundert schließlich Hochseile zum Einsatz.

Älteste urkundliche Nennung von Fähren im Nahbereich:

- Um 1120, Fähre in Bodfelde im Besitz des Klosters Helmarshausen (bis Ende der Klosterzeit)
- 1336, Fähre Lippoldsberg (erwähnt bei Wallfahrt Gottbüren, verpfändet mit Zoll für 40 Mark Silber!). 1409 ist die Fähre im Besitz der Burg Gieselwerder.
- 1342, Fähre Veckerhagen. Das Dorf kam 1337 zur Hälfte zu Hessen.
- 1409, Oedelsheim. Die sicherlich ältere Fähre ist im Besitz der Burg Gieselwerder.
- 1417, Herstelle. Die Fähre zwischen Herstelle und Würgassen dürfte eine der ältesten an der Oberweser sein.
- 1460, Bursfelde. Sie wurde vom Kloster Bursfelde betrieben, um das Vorwerksgut "Ochsenhof" am linken Weserufer erreichen zu können.
- 1531, Gieselwerder. Eine Floßfähre (Lastenfähre) wurde neu eingerichtet. Vergebliche Intervention durch Braunschweig. Personenfähre bestand zuvor schon.



Links:

Rekonstruktion einer mittelalterlichen Floßfähre. Der Schwimmkörper besteht aus Einbäumen. (Museum Hameln).

Unten:

Abbildung der Wagenfähre in Herstelle, frühes 19. Jahrhundert. Flacher Schiffskörper in Holzbauweise ohne Landeklappen. (Geissler, 1863).



Werft Gieselwerder - Schiffe aus Holz

Der Beginn ist um 1780 anzunehmen. 1787 wird über die Schiffswerft berichtet, "worauf fast beständig Böcke zur Schiffferei gebaut werden". In den folgenden Jahrzehnten ist als Betreiber die Familie Tute über vier Generationen nachweisbar, die in Bürgermeister und Schiffsbauherr George Simon Tute (1813-1895) ihren bedeutendsten Spross hatte. In die Familie Tute heiratete Johannes Arensburg ein. Dessen Tochter ehelichte George Andreas Henne, so dass Mitte des 19. Jahrhunderts die Werft als "Compagnie" geführt wurde. Bis zur völligen Einstellung der Arbeiten Mitte des 20. Jahrhunderts blieb der Werftbetrieb in der Hand der Schiffsbauer Henne - also Familienbesitz über 150 Jahre!

Das Werftgelände befand sich zunächst auf einem späteren Wiesengrundstück am rechten Weserufer, etwa 400 m unterhalb der Weserbrücke gelegen. Um 1850 kam eine zweite "Baustelle" hinzu, näher zur Brücke hin. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts errichtete dort George A. Henne eine überdachte Helling von 78 mal 15 Metern, um den damals aufkommenden größeren Schiffstyp "Stevenbock" bauen zu können, Tragkraft 200 bis um 400 Tonnen. In dieser Zeit fanden bis zu 50 Personen Beschäftigung beim Schiffsbau.

Die Werft baute aus Holz sämtliche Schiffstypen, die auf der Weser bis Anfang des 20. Jahrhunderts im Einsatz waren. Aus heutiger Sicht waren es überwiegend kleinere Kähne und Boote. Einige Schiffsbezeichnungen aus der umfangreichen Produktpalette der einzigen nordhessischen Schiffswerft:



Bremer Bock, Hinterhang, Bullen (Gütertransport), Ankerschiff, Baggerschiff, Bauschiff, Kranschiff, Bereisungsschiff (Wasserbauverwaltung), Fährschiff und Fährflöße, Frachtschiff, Kohlschiff, Kiesschiff, Lattenschiff, Mohrschiff, Stangenschiff, Steinschiff, Torfschiff, Zangenschiff. Einige besondere Lieferungen: Schwimmbagger für den Diemelsee, Kiesschiffe für die Fa. Oppermann, Schiffe für den Salztransporte auf der Leine (Salzderhelden), Fährflößen nach Hedemünden und Kleinvach/Werra, Stevenböcke für Theodor Reumann nach Bremen und Gebrüder Kregler nach Minden. Geschäftsbeziehungen bestanden vor allem im Nahbereich, aber auch zur unteren Werra und Fulda und zu einzelnen Kunden weit weserabwärts. Langjährige Kontakte gab es zu den Salzwerken in Salzderhelden und Sülbeck an der Leine und zu dem Kiesunternehmen Oppermann (verwandschaftliche Beziehungen).

Links:

Werftanlage am rechten Weserufer. Ausschnitt aus einer Luftaufnahme um 1930.

Mit Umstellung auf eiserne Frachtschiffe blieben die Aufträge für die Werft aus. Einige Jahre fielen noch Reparaturarbeiten an den hölzernen Wasserfahrzeugen an. Lattenschiffe für Fischer und Beiboote für Schiffe und Fähren wurden noch bis in die 1950er Jahre angefertigt. Eine Umstellung auf andere Holzprodukte (Bahnschwellen) und Holzhandel war nur kurze Zeit erfolgversprechend. Eine größere Menge auf dem Werftgelände eingelagerten Eichenholzes ging bei dem großen Hochwasser 1943 (Bruch Staumauer Edersee) verloren. Der Rest verschwand am Kriegsende. Da in der Familie kein Nachfolger bereitstand, endete das erste größere gewerbliche Unternehmen in Gieselwerder.

Das letzte Lattenschiff des Schiffsbauers Heinrich Henne auf Helling. Im Boot die Enkel Hans-Georg und Eckhard Volle, 1956.



Personenfährschiff vor der Übergabe. 1920er Jahre.



Lattenschiff für den Fischfang, noch nicht endgültig fertig gestellt. Um 1920.



Einige Nachrichten aus Gieselwerder zur Schifffahrt in alter Zeit

Bauarbeiten an der Wasserburg 1459/1460

Um 1458 hatte die Burg Gieselwerder einen Schaden erlitten. Die Zugbrücke über den Wassergraben war zerstört und das "Porthus", der bewohnte Torturm, erheblich beschädigt worden. Nicht bekannt sind Ursache oder Anlass der Beschädigung. Man liest die vage Feststellung "unter Feuersbrunst gelitten". Aber, erfasst ein Feuer neben einem Gebäude auch die Zugbrücke? Es spricht mehr für die Vermutung, dass die damals noch mainzische Burg bei einer Fehde, einem feindlichen Angriff, den Schaden erlitten hat.

Aus den Jahren 1459 und 1460 liegt ein "Bauregister überm Bau zum Gieselwerder" vor, geführt von Johann von Wintzingerode, dem Beauftragten des Erzstiftes Mainz. In der Kladde sind stichwortartig Kosten und Verwendungszweck aufgeführt.

Zunächst wurde die Zugbrücke mit "Galgen" instandgesetzt, dann der Wohnturm mit "Dornßen" (beheizbare Räume - für Frauen) und Räumen, "in denen die Wächtere liegen".

Es wird nur auf die Benutzung des Wasserwegs zur Beschaffung der angelieferten Baumaterialien zusammenfassend eingegangen:

- Bauholz wurde in den "Werderischen Gehöltzen" rechts der Weser (genannt Schraneye/Heuberg) geschlagen und mit Schiffen übergesetzt. Eine Fähre ist nicht erwähnt.
- Steine (Bruchsteine), Latten und Balken kamen mit Schiffen zur Burg. Herkunftsorte sind nicht vermerkt.
- Helmarshäuser Dachsteine (Sandsteinplatten) lieferten 12 Schiffe ab Herstelle. Entlohnung erfolgte für 2 Personen je Schiff. Kein Hinweis auf Leinenzieher. Vermutlich stakete die Zwei-Mann-Besatzung die kleinen Kähne.
- Kalk orderte der Baubeauftragte in Eberhausen und ließ ihn mit Fuhrwerken nach Bursfelde bringen, von dort per Schiff nach Gieselwerder.

Nicht selten waren 6, 8, 10 oder 12 Schiffe im Einsatz, immer mit 2 Mann Besatzung. Namen von Schiffen und deren Herkunftsorte sind nicht genannt.

Eine Inselsiedlung kann ohne den Einsatz von Schiffen nicht existieren!



Modell der Wasserburg.
Der Wohnturm war nicht im Burginnern, sondern über dem Tor errichtet. An der Innenseite des Torbogens sind noch Mörtelreste erkennbar.

Das Hochziehen der Brücke erfolgte über einen "Galgen".

Im "Torhus" befand sich ein Backofen und/oder Kachelofen. Die Fenster besaßen bereits Glasscheiben.

Schiff aus Münden in Gieselwerder arretiert - 1577 -

Ende September 1577 ließ der Amtmann zu Sababurg das Frachtschiff des Mündener Bürgers und Schiffsherrn Bastian Bartolds in Gieselwerder beim Zollhaus an die Kette legen. Warum? Bartolds hatte auf Talfahrt seine Reise in Bursfelde unterbrochen, war zur Glashütte gegangen, um Glasprodukte zu erwerben, die er in Bremen verhöckern wollte. Während seiner Abwesenheit fuhren die Schiffsknechte über die Weser in den Reinhardswald, um Feuerholz zu holen. Dabei verunglückte Hans Bethe aus dem Mündener Vorort Blume tödlich. Es folgte ein heftiger Disput mit hessischem Förster und dem Amtmann auf der Sababurg zu Holzfrevel, Beerdigung in Bursfelde oder Oedelsheim und Kaution. Die Folge war ein Arrest des Schiffes von 8 Tagen.

Zur Schifffahrt ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Schiffer Bartolds fährt für den Bremer Kaufmann Jacob Gumpracht, dessen Bruder auf dem Schiff mitfährt. Ferner sind 5 Schiffsknechte an Bord.
- Das Schiff hat eine Feuerstelle (Herd) und Schlafplätze unter einem Verschlag.
- Fracht: Waid (in Fässern) aus Thüringen, Schafwolle (in Ballen) vom Schultheiß in Witzenhausen und Glasprodukte aus einer Waldglashütte des Bramwalds.

Rentiere für den "Thiergarten" Sababurg - in Gieselwerder angelandet - 1580 -

Landgraf Wilhelm IV. von Niederhessen ließ ab 1571 einen "Thiergarten" bei der Sababurg anlegen. Als Jäger und zoologisch Interessierter war es sein Bestreben, den Park neben heimischen auch mit ausländischen Jagdtieren zu besetzen. Durch Kontakt zu Tycho de Brahe, dem nordischen Gelehrten, gelang es ihm, aus Schweden und Norwegen Rentiere und Elche zu beziehen.

Im Heimatkalender für den Kreis Hofgeismar 1929 wird über den Transport der Wildtiere berichtet, im Jahr 1580 seien die "frembden Reyhe", gemeint sind 12 Rentiere "nebst einer wilden Lappenfrau", in Gieselwerder per Schiff angekommen. Die gestressten Tiere befanden sich in keinem guten Zustand. Je 2 Tiere wurden auf einem mit Stroh gepolsterten Leiterwagen fixiert und zur Sababurg gefahren.

Die Bewohner von Gieselwerder sollen zahlreich das Spektakel verfolgt haben.

Wie von dem Gelehrten Tycho de Brahe vorhergesagt, war der Umsiedlung der Wildtiere und der "Lappenfrau" in die wärmeren Gefilde des Reinhardswaldes kein Erfolg beschieden.



Rentiere im Tierpark Sababurg im Jahr 2014.

Die Tiere sind gut genährt und haben sich an ihr Dasein im Gehege des Tierparks gewöhnt. Sicher trägt auch die moderne Veterinärmedizin zu ihrem Wohlbefinden bei.

Erbprinz Otto von Hessen besteigt in Gieselwerder ein Weserschiff - 1611 -

Prinz Otto von Hessen (1594-1617), Sohn von Landgraf Moritz, plante im Jahr 1611 eine Reise nach England. Am 14. Mai brachten landgräfliche Kutschen den Prinzen und seine Begleitung von Kassel nach Gieselwerder, "da wihr auf der Weser zu Schiff getretten".

Das Schiff war angeheuert. Näheres ist nicht bekannt.

Mit Zwischenstopps war Bremen das Ziel. Von dort ging es über Land nach Holland zur Seefahrt nach England.



Erbprinz Otto von Hessen mit seinen beiden Frauen.
Kupferstich nach einem Gemälde.

Schiff des Georg Meinen aus Gieselwerder ausgeraubt - 1632 -

Im Jahr 1632 fuhren Georg Meinen und Sohn Dietrich, Pächter der Fähre in Gieselwerder, mit ihrem Frachtschiff die Weser abwärts. An Bord waren "etliche Studenten und andere Güter". Über Nacht hatten sie das Schiff unterhalb der Diemel­mündung auf hessischer Seite festgemacht. Dort wurden sie in der Dunkelheit überfallen und ausgeraubt.

Als Täter, die ver­mummt waren, nennt Dietrich Meinen in einem Schriftstück die hessischen Untertanen Hermann Kloppmann, Valten Lips, Stoffel Schwein und Ricus Fehrman. Der erlittene Schaden sei enorm und habe sie in Not gebracht. Sie verlangen mit Hilfe des Amtes Sababurg Ersatz der rd. 140 Gulden. In den vergangenen Jahren hätten sie sich von der Fähre und "Schiffahrt genehret".

Vater Georg Meinen sei in Minden in Haft genommen worden und angekettet gewesen, was letztlich zu seinem Tod geführt habe.

Georg Meinen und Sohn Dietrich sind die ersten archivalisch nachweisbaren Schiffsbesitzer aus Gieselwerder, die im Fernverkehr tätig waren.

Ein Henrich Meinen, vermutlich ein Bruder des alten Fährmanns, sagt 1643 aus, er habe vor 20 Jahren "in Münden in Dienst gestanden und sei auf Bremen gefahren".

Bereits 1571/1584 ist in Rintelner Zollrechnungen ein Hermann von Werder (ältere Benennung von Gieselwerder) verzeichnet, der vermutlich mit Baumschiffen (floßartige Gebilde) zu Tal fuhr. Er hatte Besitz in Veckerhagen und wohnte wohl auch dort. In Gieselwerderer Namenslisten ist er nicht zu ermitteln.

Ein Schiffszug mit Pferdevorspann läuft auf Grund - 1754 -

Am 05. Juni 1754 feierte Gieselwerder das Schützenfest, den "Schüttenhoff". Um die Mittagszeit kamen die Schiffer Meinhard Focken aus Vlotho und Andreas Schepeler aus Münden mit einem Schiffszug die Weser herauf und liefen "ein paar Büchenschüsse unter der Gieselwerderer Zollstätte" auf Grund. Als Ursache wurden "das kleine Wasser und der seichte Orth bei einer kleinen Insel" angegeben. Die Lage der Insel ist dann "bei dem hiesigen Förder" konkretisiert worden. Einen halben Tag benötigten die Schiffsleute, die Bockschiffe wieder flott zu bekommen.

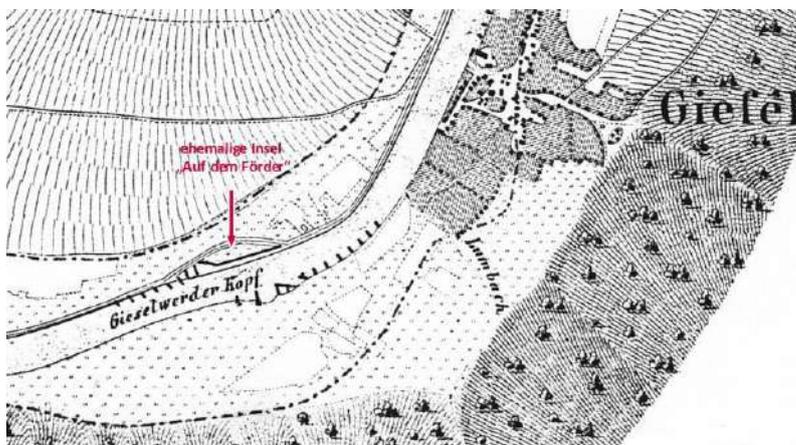
Aus 20 Pferden bestand der Vorspann. Die Zugtiere hätten den etwa 4 bis 5 m breiten Treidelpfad (Leinpfad, Linienpfad) nicht verlassen dürfen; bei einem solch langen Zwangsaufenthalt ein unmögliches Unterfangen. Die 20 Pferde wälzten sich in den angrenzenden Wiesen und fraßen das Gras ab. Diesen "Frevel" bemerkten Gieselwerderer Feldhüter. Sie forderten von den Verursachern eine Entschädigung oder Kaution. Eine Einigung konnte nicht erzielt werden. Es kam zu Handgreiflichkeiten durch die 10 Schiffsknechte. Die Feldhüter flüchteten und alarmierten die Dorfoberen und die Wiesenbesitzer. Der Grebe ließ die Glocken läuten. Daraufhin versammelte sich die "Mannschaft", bewaffnet mit Gewehren, die vom Scheibenschießen noch bereitstanden, setzte mit der Fähre über und marschierte "unter Rührung der Trommel" an den Ort des Geschehens. Die "Feinde", Schiffer Focke und die gewaltbereiten Schiffsknechte, flüchteten in die Schiffe, einige Pferdetreiber gar in den Wald.

Da keine Einigung zustande kam, schritten die Feldhüter mit Unterstützung der "bewaffneten Mannschaft" zur Selbsthilfe und pfändeten 2 Pferde. Sie begleiteten den Schiffszug, als dieser wieder flott war, bis zur Zollstätte.

Wie die Auseinandersetzung weiter ging, kann im Jahrbuch des Landkreises Kassel 2007, S. 113-118, nachgelesen werden.

Ungewöhnlich ist die hohe Zahl von 20 Pferden im Vorspann. In Berichten ist an der Oberweser von 14 bis 15 Pferden die Rede. Vielleicht waren der niedrige Wasserstand und die 2 Bockschiffe im Zug der Grund für die hohe Zahl der Pferde.

Folge dieses Vorfalls war, dass der als Schiffsgasse genutzte Weserarm verschlossen und der Hauptstrom durch Vertiefung schiffbar gemacht wurde.



Ausschnitt aus der Karte des Weserstroms von 1861.

Die kleine Insel "Auf dem Förder" in der Gieselwerderer Gemarkung rechts der Weser ist noch zu erkennen, jedoch nicht mehr der alte Weserarm. Der Treidelpfad zeigt noch den alten Verlauf.

Beschwerde des Gieselwerderer Schiffers Georg Warnecke - 1835 -

Um 1820/1830 war Georg Warnecke der einzige Schiffsbesitzer aus Gieselwerder, der Fahrten bis Bremen unternahm. Er wandte sich 1835 an die Kurfürstliche Oberzoll-Direktion zu Kassel und beklagte sich, er werde von der Schifffahrt auf der Weser ausgeschlossen. Um den Ruin abzuwenden, möge man ihn an der Reihefahrt beteiligen. Karlshafen habe 1832 einen Kontrakt mit Bremen geschlossen und 12 Schiffer angenommen. Nun habe Münden 1835 ebenfalls eine Reihefahrt mit 18 Schiffern vertraglich geregelt, ihn aber nicht aufgenommen.

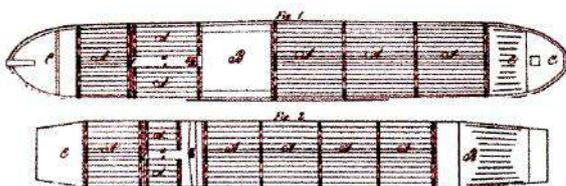
Mit 16 Jahren sei er - inzwischen 65 Jahre alt - zur Schifffahrt gegangen. Nunmehr besitze er 3 Fahrzeuge. Der Sohn sei mit im Betrieb. Obwohl die Weser-Schifffahrts-Akte von 1823 den freien Verkehr auf dem Strom fordere, schließe man ihn faktisch von der Ausübung seines Berufs aus.

Die Kasseler Direktion wandte sich an Zoll-Oberinspektor Zeisse zu Karlshafen und forderte, Warnecke sowie andere kurhessische Schiffer in die sogenannte Karlshafen-Fahrt mit aufzunehmen. Vom Zollbeamten kam die Antwort, der Kontrakt laufe noch 3 Jahre und könnte erst nach Ablauf neu verhandelt werden.

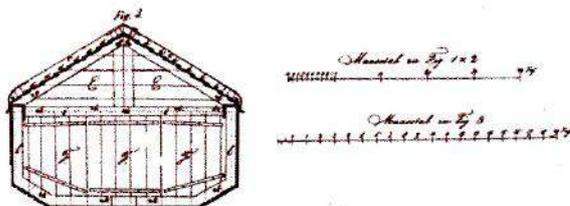
Warnecke hatte sich auch an den örtlichen Zollverwalter Hauptmann von Stiernberg gewandt. Dieser schrieb seinem Kollegen in Münden und bat um Klärung. Für das Zollamt Münden antwortete Zollverwalter Focke und beschreibt die Situation wie folgt (gekürzt):

- Nach Auflösung der früheren Reihefahrt habe Karlshafen im Jahr 1832 mit 12 Schiffern einen Kontrakt geschlossen; jeder der Beteiligten mache im Jahr 2, manche auch 3 Reisen.
- Münden habe mit 18 Schiffern eine Vereinbarung getroffen, die Bremer Schifffahrts-Deputation weigere sich jedoch, die Mündener Reihefahrt anzuerkennen. Das habe zur Folge gehabt, dass Mündener Reiheschiffer nicht mal alle Jahre eine Reise erhielten.
- Es fuhren früher in der kombinierten Mündener/Karlshafener Reihe 33 Schiffer, rechnerisch entfielen ein Drittel auf Karlshafen und zwei Drittel auf Münden.
- 1834 hätten über 60 Schiffer Münden angefahren, darunter 21 der Westfälischen Kompagnie.

Warnecke hatte mit seinem Gesuch offenbar Erfolg. Im Jahr 1842 berichtet Georg Landau, an der Reihefahrt Bremen beteiligten sich 8 kurhessische Schiffer. Als Herkunftsorte nannte er Veckerhagen, Oedelsheim, Gieselwerder und Karlshafen.



So oder ähnlich könnte ein Schiff des Georg Warnecke ausgesehen haben.



Zeichnung eines Weserbocks um 1850. Westfälisches Staatsarchiv Detmold.

Alte Weserschiffe - der Treidelzug

Die Weserschiffe zum Transport von Gütern bestanden bis Ende des 19. Jahrhunderts aus Holz. Über die älteren Schiffe vor dem 16. Jahrhundert ist wenig bekannt. Sie waren kleine Wasserfahrzeuge mit wenig Tiefgang und geringer Tragfähigkeit, die Schiffer bauten sie vor Ort.

Ausgang des Mittelalters unterschied man in Bremen die "Eke" (Eike/Eiche), ein flachgehendes Schiff mit Boden aus Eichenholz, und die "Bukke", Boden aus Buchenholz. Größe und Form der Schiffe änderten sich nur langsam.

Das Hauptschiff mit Mast nannte man "Bremer Bock", auch Weserbock. Auf der Fulda fuhr der "Kasseler Bock". Kleinere Schiffe waren der "Hinterhang" (Achterhang) und der "Bullen" (abgeleitet von Bohlen, eine Art größeres Lattenschiff).

Die Talfahrt der Schiffe erfolgte mit der Strömung, mit "kaltem Druck". Zu Berg mussten die Schiffe an Leinen/Seilen (auch Linien genannt) gezogen, also "getreidelt", werden. Es gab den Personen-Linienzug und den Pferde-Linienzug. Ob Menschen oder Pferde zum Einsatz kamen, war zeitlich und auf den Streckenabschnitten unterschiedlich geregelt. Auf der oberen Weser zogen zumeist Pferde den Schiffszug, der im 17. Jahrhundert meist aus 2 Fahrzeugen bestand, dem Bock und dem Hinterhang bzw. Bullen. Im 18. Jahrhundert kam oft der Idealtyp zum Einsatz: Bock, Hinterhang, Bullen!

Die Nutzung des Treidelpfads/Leinpfads am Ufer beruhte auf Gewohnheitsrecht. Er wechselte oft das Ufer. Von Karlshafen bis Lippoldsberg verlief er auf der linken (westlichen), von Lippoldsberg bis Bursfelde auf der rechten (östlichen) Weserseite. Die Zahl der Menschen oder Tiere im Vorspann richtete sich nach der Anzahl der Schiffe, deren Größe und Beladung sowie nach dem Wasserstand des Flusses. Berichte sprechen von bis zu 100 Personen und bis zu 20 Pferden im Vorspann.

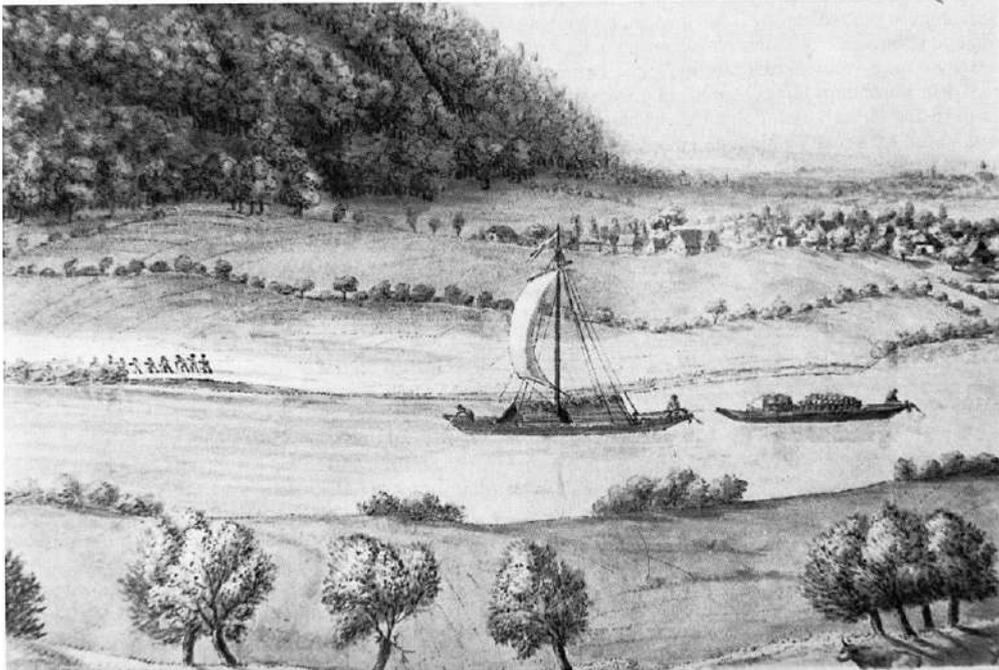
Der Schiffszug – eine Mast

Im 18. Jahrhundert wurden von Bremen nach Münden meist 3 Schiffe zu einem Schleppezug/Treidelzug zusammengestellt. Diesen Schiffszug nannte man *eine Mast*, weil nur das Hauptschiff, *der Bock*, einen Mast besaß, an dem die Zugleinen befestigt wurden, der aber auch Wimpel und Segel führte. Dem Bock folgte der *Hinterhang* (*Achterhang*), diesem der *Bullen* (*Lichte Bock*). Der *Bullen* diente zum *Leichtern* der anderen Kähne, sofern diese auf Grund festsaßen oder sonst Entlastung brauchten. Er wurde auch benutzt zum Übersetzen der Leinenzieher oder der Treidelpferde, wenn der Leinpfad das Ufer wechselte.

Schiffsgröße der Bremer Böcke um 1750 (Mittelwert):

	Länge	Bodenbreite	Tragfähigkeit
<i>Bock</i>	35 m	2,4 m	66 t
<i>Hinterhang</i>	32 m	1,9 m	44 t
<i>Bullen</i>	21 m	1,3 m	20 t

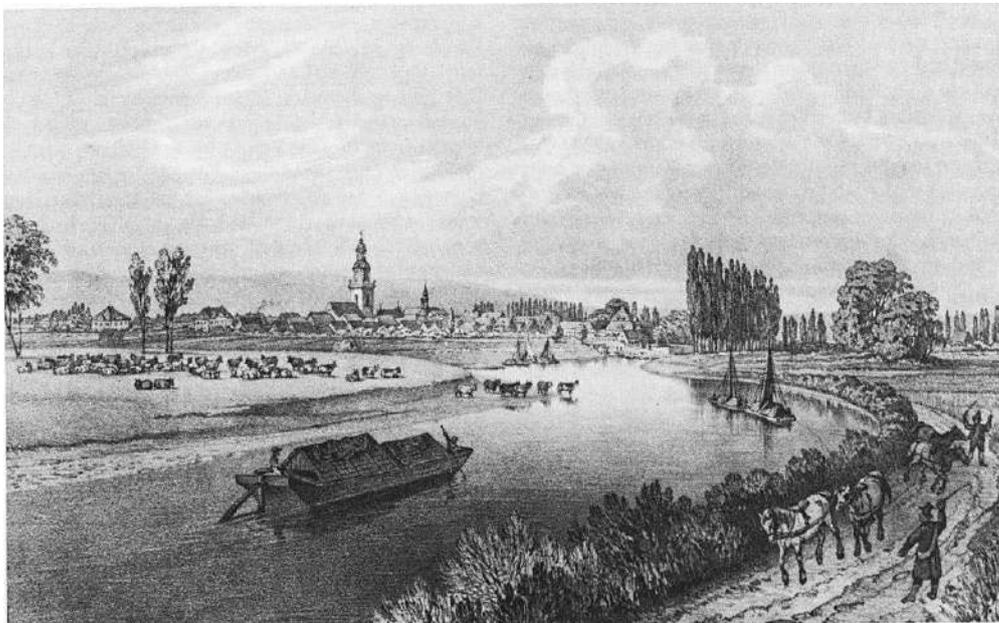
Für die Bergfahrt *einer Mast* benötigte man im Bereich der oberen Weser etwa 15 Pferde als Vorspann, bei schwerer Beladung oder bei Niedrigwasser auch bis zu 20 Zugtiere.

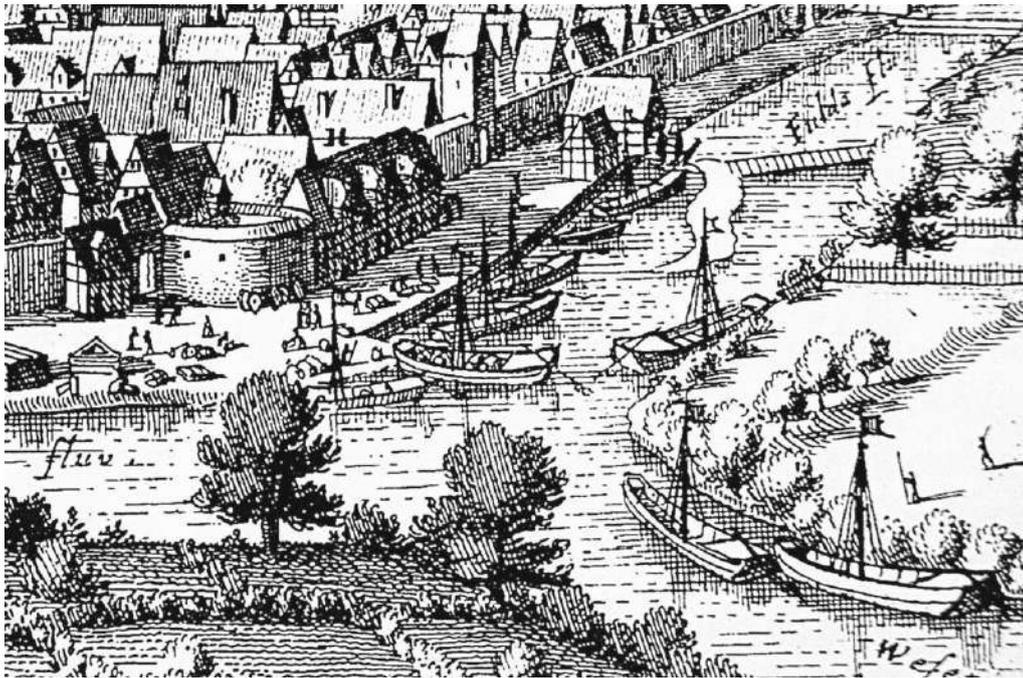


Treidelschiffahrt auf der Weser

Oben: Linienzieher bei Hausberge. Ausschnitt aus der kolorierten Radierung von W. Strack, 1795.

Unten: Pferde-Linienzug bei Rinteln. Georg Osterwald um 1835.





Oben: Hann. Münden um 1650.

Die geringe Größe der Weserschiffe ist gut erkennbar. Aus M. Merian, 1654.

Unten: Hann. Münden im Jahr 1791.

Größe und Form der Weserschiffe haben sich im Laufe der Jahre nur wenig verändert.

Aus Andreas Range, Prospekt von Münden.



Zu Gieselwerder können wir für die Jahre von 1850 bis 1900 einige Angaben aus den Geschäftsbüchern der Brüder Heinrich und Georg Christian Rossel entnehmen. Die "Schiffs-Gebrüder" arbeiteten in "Compagnie" und auch eigenständig. Mit kleinen Frachtschiffen (Bullen) befuhren sie die Weser von Münden bis Karlshafen, auch weiter bis Holzminden. Sie hielten Pferde zum Treideln ihrer Schiffe. Steine aus eigenen Brüchen (Basalt, Sandstein) lieferten sie vor allem für Flussbaumaßnahmen. Den Liegeplatz, die Ladestelle unterhalb der Fähreinfahrt erwarben sie in Eigentum.

Bullenschiffe orderten sie nachweislich 1852 und 1859 und regelmäßig in den Folgejahren.

Ab 1871 übernahm Christian Rossel jun. (1850-1911) das Geschäft und baute es aus. Transporte zu den neu gegründeten Holz verarbeitenden Betrieben in Beverungen (1885), Karlshafen (1893) und Bodenfelde (1895) kamen hinzu. Im Jahr 1893 beschäftigte Christian Rossel 14 Schiffer, die allerdings auch im Steinbruch aushalfen. Für das letzte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts gibt Karl Löbe in seinem Buch "Weserschiffer", Bremen 1961, für die Familien Rossel in Gieselwerder etwa 10 Kähne an.

Auch nach der Umstellung auf eiserne Schiffe sind mehrere Zweige der Familie Rossel zunächst noch im Nahverkehr und später im Fernverkehr auf der Weser im Geschäft.



Gieselwerder, um 1900.

"Bullen"-Schiff noch in Holzbauweise der Gebrüder Rossel. Vorwiegend zum Transport für Holz, Steine und auch andere Güter im Nahverkehr. Die im Hintergrund zu sehenden größeren Fachwerkgebäude sind im Jahr 1926 abgebrannt. Das heute hinter der Ladestelle stehende Haus der Familie Rossel wurde 1925/1926 gebaut.

Weserschifffahrt im 20. Jahrhundert Gieselwerder, ein "Schifferdorf"

Warum Schifferdorf?

Um das Jahr 1900 nahm die Frachtschifffahrt auf der Weser stetig zu. Eiserne Schleppkähne verdrängten die aus Holz gebauten Böcke und Bullen. Anstelle von Pferden schleppten nun Raddampfer die Frachtkähne stromauf. In den Ausbau des Flusses wurde kräftig investiert. Der Bau des Ederstausees (1914) und die Fertigstellung des Mittellandkanals (1915) brachten Verbesserungen und für den Gütertransport neue Möglichkeiten.

Die expandierende Schifffahrt bot relativ gute Verdienstmöglichkeiten, die in den Oberweserdörfern fehlten. Junge Männer aus Gieselwerder und Oedelsheim zog es verstärkt "aufs Wasser". Der Trend nahm nach dem Ersten Weltkrieg noch zu. So kam es 1929 zur Gründung des Schiffervereins Gieselwerder mit 44 Mitgliedern.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg bot die Schifffahrt gutbezahlte Arbeitsplätze. Noch in den 1950er Jahren ging fast jeder zweite aus der Volksschule entlassene Junge aufs Schiff. Trotz des einsetzenden Wandels in der Frachtschifffahrt blieb der Bezug zum Beruf bis um 1970 bestehen.

Zurückblickend kann festgestellt werden, von 1920 bis in die 1970er Jahre war Gieselwerder (auch Oedelsheim) von der Schifffahrt geprägt, daher die Bezeichnung "Schifferdorf"!



Ein Beispiel:

Im Jahr 1952 gingen aus Gieselwerder 15jährig zur Schifffahrt die auf dem Foto abgebildeten (von links) Herbert Rossel, Wolfgang Schomburg, Ewald Gans und Adi Rossel. Das Foto entstand im Dezember 1953 auf dem Gelände der Schifferschule in Petershagen.

Vom Jahrgang 1937 sind ferner, teils etwas später, aufs Schiff gegangen Rudi Otte, Eberhard Noll und Heinz Rossel.

Auch vom Jahrgang 1938 waren es 6 Jungen, die ab 1953 eine Ausbildung in der Schifffahrt begannen (Wilfried Rossel, Wilfried Hiddersen, Helmut Hofmeister, Karl Waldeck, Werner Weinreich, Wolfgang Achenbach).

Sie begannen als Schiffsjungen und legten nach dreijähriger Ausbildungszeit die Prüfung ab. Sie erhielten dann den Bootsmannsbrief (vergleichbar mit Gesellenbrief) und waren als "Matrosen" auf Schleppschiffen und Schleppern tätig. Nach Vollendung des 23. Lebensjahres konnte das Schifferpatent erworben werden (vergleichbar mit der Meisterprüfung), das zur Schiffsführung berechtigte.

Zur Entwicklung der Frachtschifffahrt auf der Weser - ein Überblick

Erst in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wurden durch bauliche Korrekturen und Baggerungen Fahrwassertiefen geschaffen, die auf der oberen Weser eine lohnende Schifffahrt ermöglichten. Die 1896 gegründete Strombauverwaltung betreut seitdem den Weserlauf. Verbesserungen brachte seit 1914 der Ederstausee, geschaffen für den Hochwasserschutz, die Regulierung des Wasserstandes der Oberweser und des Wasserbedarfs des Mittellandkanals.

Um 1900 lösten Schleppdampfer das Treideln mit Pferden endgültig ab. In diesen Jahren vollzog sich auch die Umstellung von Schiffen in Holzbauweise zu solchen aus Eisen. Zwar blieben die größeren hölzernen Schiffe vom Typ "Stevenbock" noch einige Jahre in Betrieb, die Neubauten waren jedoch aus Eisen. Die Werften in Bodenwerder, Rinteln und Vlotho - im Gegensatz zur Werft in Gieselwerder - hatten sich auf den Bau von eisernen Schiffen umgestellt.

Zunächst baute man eiserne Schiffe noch mit Holzboden, jedoch nur noch kurze Zeit. Diese älteren Schleppkähne auf der Weser ("Weserböcke" genannt) hatten die Kajüte mittschiffs. Das Ruder bestand zunächst noch aus einem Helmholz, wie beim "Stevenbock". Erst nach dem Ersten Weltkrieg setzten sich Steuerhaus und Steuerrad durch.

Schifffahrtsgesellschaften in Bremen und Minden, später vereinigt zur BMSAG, besaßen die meisten Schleppkähne. Sie setzten Schlepper, meist Schaufelraddampfer, ein, die bis zu 4 Schiffe, selten 5 Schiffe, stromauf bis Hann. Münden brachten. Einige konnten ab 1895 auf der kanalisierten Fulda den Hafen in Kassel erreichen. 1911 gründeten Schiffseigner die Oberweser-Privatschiffer-Vereinigung (OPV), die auch eigene Schlepper unterhielt.

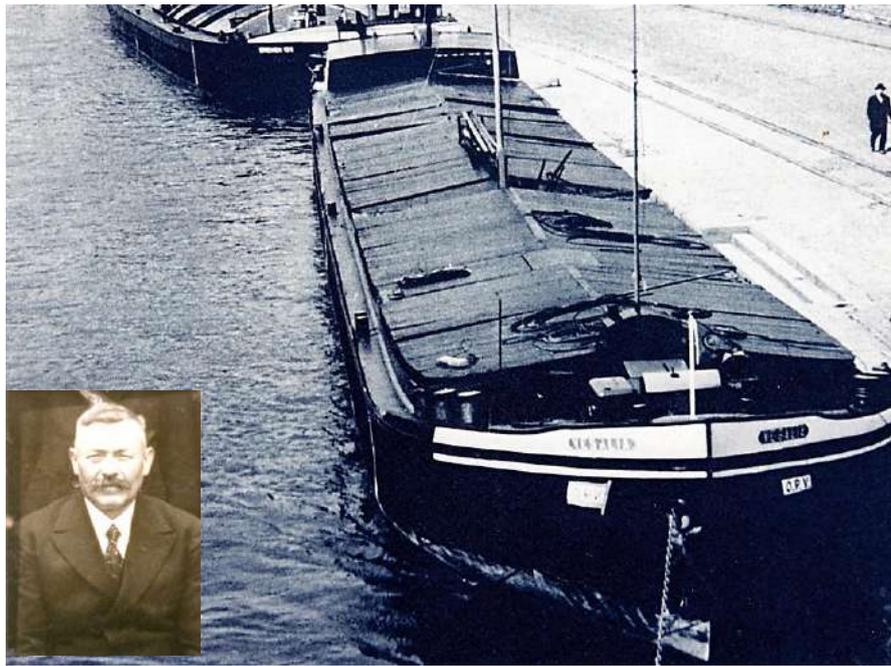
Schiffer aus Gieselwerder fuhren für die Gesellschaften und auch für andere Eigner. Aber schon relativ früh waren einige in der Lage, Schleppkähne zu erwerben, um auf eigene Rechnung für die Reedereien Transporte auszuführen. Sie bezeichnete man als "Partikuliere". Die Weserschifffahrt mit Schleppkähnen florierte - mit konjunkturellen Schwankungen - bis in die 1950er Jahre. Dann setzte ein entscheidender Wandel ein. Der Trend ging hin zur Motorisierung und Vergrößerung der Schleppkähne. Die Gesellschaften boten ihre Kähne den Schiffsführern zum Kauf an oder verschrotteten sie sukzessive. Die Zahl der Privatschiffer mit eigenem Motorschiff stieg rasant, als "Selbstfahrer" waren sie flexibler.

Und wie erging es den Schleppern? Die imposanten Raddampfer mit Dampfkessel und Kohlebeheizung waren nicht mehr zeitgemäß. Sie wurden in den 1950er Jahren endgültig von den Motorschleppern mit Schraubenantrieb und Dieselmotoren abgelöst. Ende der 1960er Jahre war der Höhepunkt der Privatschifffahrt überschritten. Ursache war die allgemeine Rationalisierung. Größere Schiffe waren rentabler, konnten aber auf der nicht kanalisierten Oberweser kaum fahren. Kassel war ab 1975 durch den unterbliebenen Bau einer Schifffahrtsschleuse in Wahnhausen nicht mehr anzufahren. Um bestehen zu können, mussten die Motorschiffe vergrößert bzw. größere Schiffe angeschafft werden, eine hohe finanzielle Belastung mit Risiko. Die Transporte verlagerten sich gänzlich auf das norddeutsche Kanalsystem und die großen schiffbaren Flüsse. So verwundert es nicht, dass die große Zeit der für Gieselwerder einst prägenden Weserschifffahrt sich dem Ende zuneigte. Zur Zeit ist nur noch Eigner André Rossel mit einem Motorschiff auf Fahrt!

Einige ältere Schleppkähne, Raddampfer, Motorschlepper, Motorschiffe -
Liegeplatz Gieselwerder



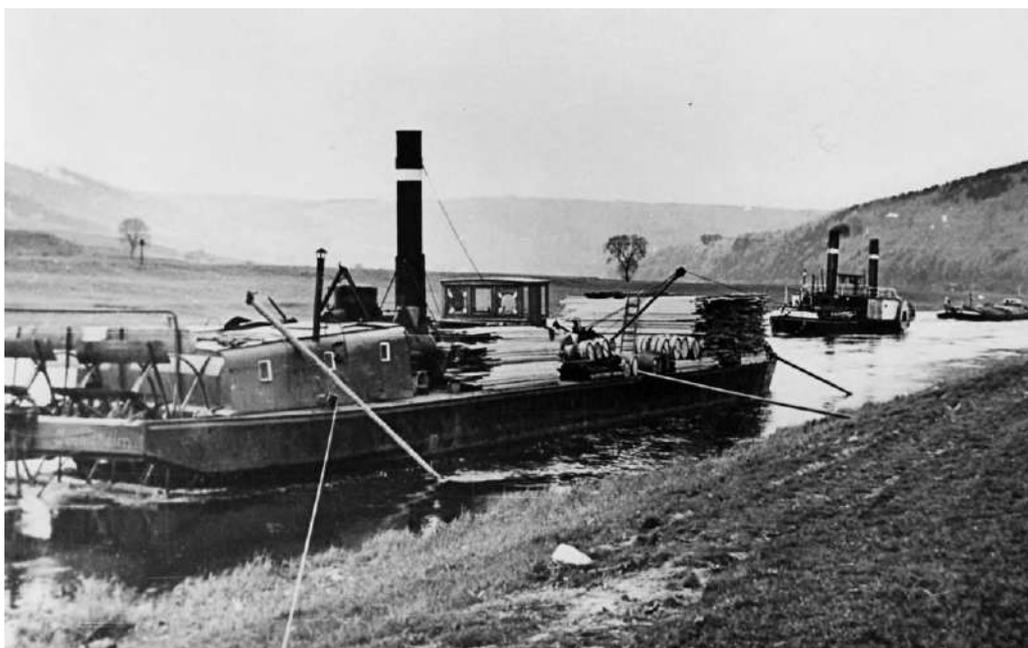
Schleppkahn FORTUNA 1939
in Gieselwerder (oben) und
etwa zeitgleich unten auf
Fahrt nach Hann. Münden.
Unten Eigner Erich Rossel im
Gespräch mit Walter
Niemeyer, Oedelsheim.
Auf dem oberen Foto sind
die Ehefrauen Elise Noll und
Helene Rossel zu sehen, die
ihre Ehemänner mit Proviant
und frischer Wäsche
verabschieden.
Das Beiboot wurde auf der
Werft Gieselwerder gebaut.
Die FORTUNA war das erste
Bockschiff in Gieselwerder.
Eigner 1908-1930 Heinrich
und Karl Dörbaum, 1931-
1961 Emil Noll und Erich
Rossel.



Schleppkahn VESALIA des Heinrich Dörbaum, Gieselwerder, am Kai in Holzminden liegend. Es war ein Rheinschiff, das Dörbaum schon früh erworben hat. Im Jahr 1930 verkaufte er den Kahn, da er zum Bürgermeister von Gieselwerder (1930-1945) gewählt wurde. Er war der Großvater von Adi Rossel.

Der Hafenschlepper BOMBE mit den SK KURHESSEN des Emil Noll (rechts) und BREMEN 109 auf dem Weg zur Tiefer in Bremen. Beide Schleppkähne hat man in den Häfen voll abgeladen.





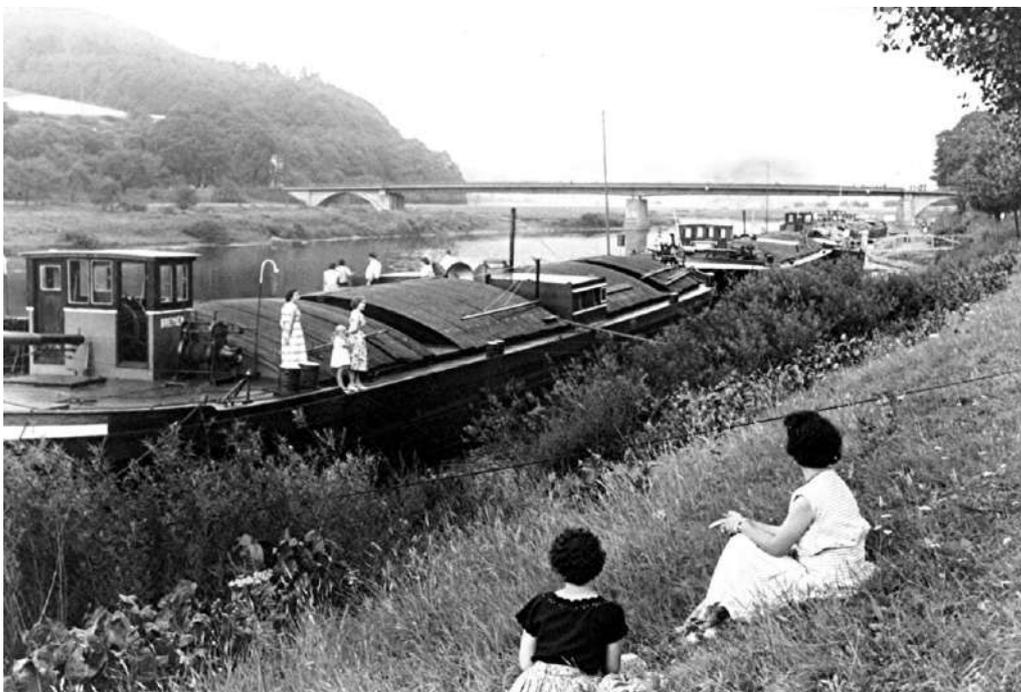
Güterdampfer MÜNDEN des August Niemeyer, Oedelsheim, gebaut 1905, Dampfmaschine 50 PS, Tragfähigkeit 120 t, offener Heck-Schaukelradantrieb. Vorläufer bereits 1884 gebaut. Dieser Schiffstyp war das erste selbstfahrende Güterschiff auf der Weser. Die MÜNDEN fuhr im Liniendienst zwischen Bremen und Kassel. Transportiert wurden u. a. Trockenfarben in Fässern von Veckerhagen nach Bremen für den Export, aber auch Schnittholz der Sägewerke an der Oberweser.

Oben: MÜNDEN in Oedelsheim. Schleppzug mit Raddampfer BREMEN im Hintergrund.
 Unten: Der Güterdampfer MÜNDEN in Karlshafen, beladen für die Talfahrt nach Bremen.





Oben: Güterdampfer VLOTHO mit angehängtem Schleppkahn, oberhalb von Gieselwerder. Er hatte eine Dampfmaschine von 170 PS und einen Heckrad-Schauflertrieb. 1938 gehörten aus Gieselwerder zur Besatzung: Matrose Wilhelm Weskamp und Schiffsjunge Karl Gerke.
 Unten: Schleppzug macht Feierabend in Gieselwerder, Familien kommen zu Besuch. Auf dem Schiff Liesel Dörbaum mit Tochter Ute und Ursel Gans. Schiffsführer auf dem Schleppkahn ist Hermann Gans, er kauft das Schiff später und lässt es umbauen zum Motorschiff URSEL.





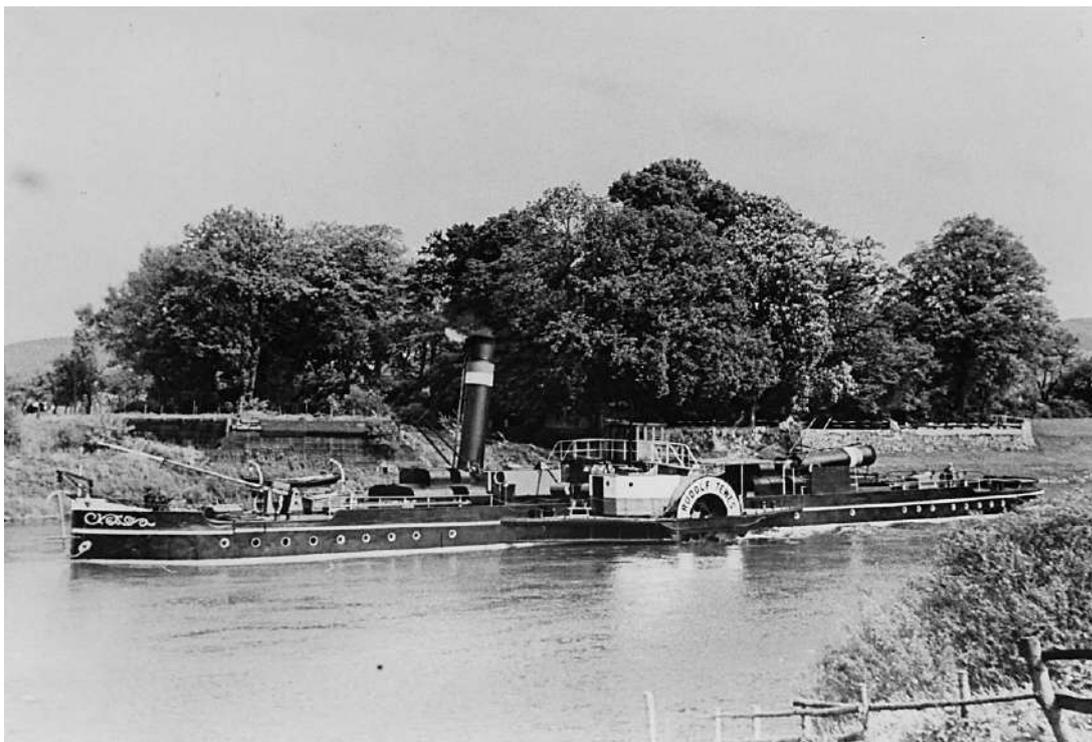
Schleppdampfer WESTFALEN mit Seitenrad-Schaufelantrieb, in Gieselwerder liegend. Er war ausgerüstet mit einer 2 Zylinder und 275 PS starken Dampfmaschine. Seine Abmessungen betragen: Länge 48 m, Breite 5,55 m/10,80 m, wobei die letzte Zahl die Breite über die Radkästen anzeigt, Tiefgang 0,60 m; somit besonders geeignet für die Oberweser. Nach einem Bombenangriff im Jahr 1945 war der Schlepper so schwer beschädigt, dass er abgewrackt werden musste. Kapitän war Wilhelm Rossel. Von Hann. Münden kommend, wohin er einen Schleppzug gebracht hatte, drehte er in Gieselwerder auf und übernachtete nur 20 Schritt von seinem Wohngrundstück entfernt.

Kapitän Wilhlem Rossel entstammte einer der Gieselwerderer Rossel-Sippen, die über Generationen mit der Weserschifffahrt eng verflochten waren. Er und drei seiner Brüder sind auf dem Foto unten abgebildet, das in den 1920er Jahren aufgenommen sein dürfte.

Von links:

Heinrich Rossel (1890-1964), Kapitän auf Güterdampfer EXPRESS II; Friedrich Rossel (1874-1937), Schiffseigner, 1937 auf SK TIGER verunglückt; Martin Rossel (1886-1958), Eigner Schleppkahn LIESBETH; Wilhelm Rossel (1881-1942), Kapitän siehe oben. Bruder Carl Rossel (1884-1945) fehlt auf dem Foto, er war Schiffsführer auf einem Schleppkahn der BSG.





Oben: Seitenraddampfer RUDOLF TEWES auf Talfahrt, ein eleganter Schlepper, Dampfmaschine von 521 PS (bis 600 PS kurzzeitig möglich) und damit der stärkste Schlepper auf der Weser.

Unten: Seitenraddampfer ROLAND, Dampfmaschine von 455 PS, beim Überholen eines Floßes. Er war einer der leichteren Dampfer seiner Klasse und schleppte oft auf der Oberweser.





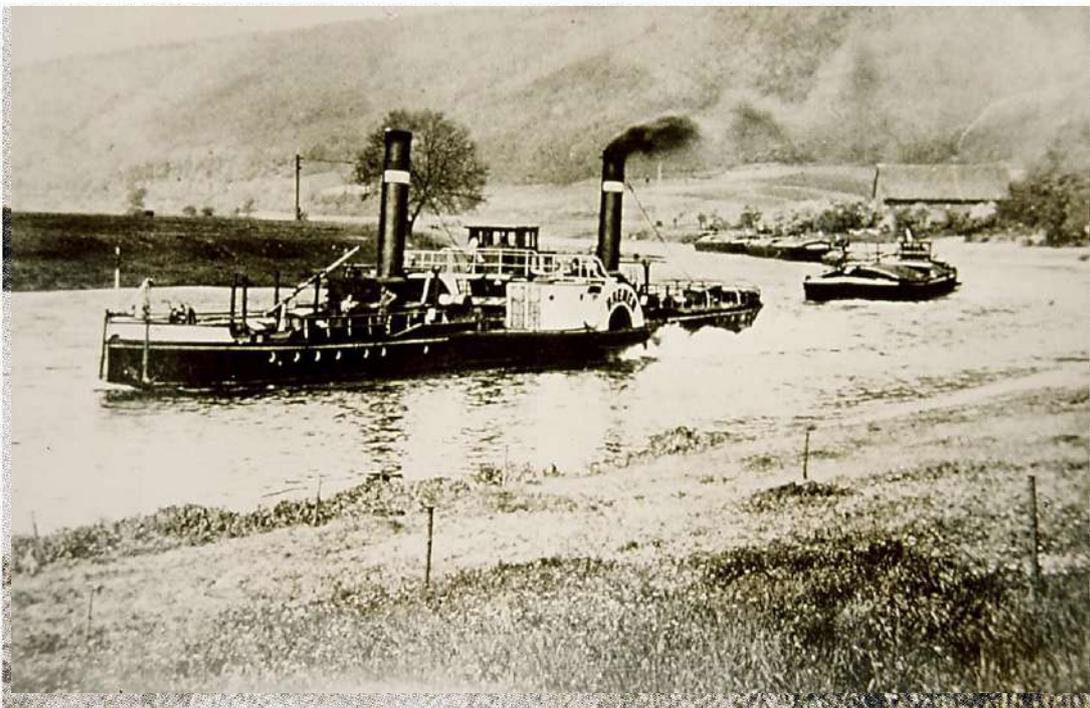
Oben: Motorschlepper HAMELN, eigenwillig geformtes Deck, ausgerüstet mit 3 Dieselmotoren mit Gesamtleistung von 540 PS. Geringer Tiefgang, besonders geeignet für die Oberweser.
 Unten: MS MINDEN, 420 PS, hat mit 5 Kähnen im Schlepp in Gieselwerder festgemacht. Erkennbar ist der Schleppkahn BREMEN 69.





Oben: Schleppdampfer NIEDERSACHSEN (217 PS) auf Bergfahrt nahe Vaake. Koloriertes Foto. Letzter Kapitän war Heinrich Gronemann aus Gieselwerder. Baugleich war Schlepper OKER mit Kapitän Fritz Requard. Beide Schlepper waren ursprünglich auf der Aller im Einsatz.

Unten: Schleppdampfer BREMEN (420 PS) mit 4 Kähnen während der Bergfahrt in Höhe von Oedelsheim. Als einer der leichteren großen Schlepper war er für die Oberweser geeignet.





Bei höherem Wasserstand: Ein Schleppzug mit 2 Dampfern im Vorspann nähert sich Gieselwerder. Das obere Bild zeigt den Schiffszug unterhalb der Spitzenburg. Auf dem unteren Foto nähert sich der Schleppzug dem Ort und der Weserbrücke. Es ist noch die Kastenbrücke, die amerikanische Pioniere errichteten, in Betrieb von Ende 1945 bis 1949. Links am Ufer die alte Schiffswerft.





Oben: Schleppdampfer SIEGFRIED mit Schleppzug während der Bergfahrt unterhalb von Waldesruh. Mit seiner 515-PS-Dampfmaschine und 2 Kesseln war SIEGFRIED einer der stärksten Schlepper und fuhr von Bremen meist mit 5 Kähnen im Schlepp. Auf der Oberweser kam er nur bei hohem Wasserstand zum Einsatz.

Unten: Schleppdampfer ROLAND auf Bergfahrt. Die Besetzung bestand aus 8 Mann, zuletzt: Kapitän Louis Dreyer (Oedelsheim), Steuermann Adam Gerke (Gieselwerder), 2 Matrosen, 1 Maschinist, 3 Heizer, darunter Friedrich Schomburg (Gieselwerder).





Oben: Auf Bergfahrt sind zwei Schleppzüge zu sehen, ein seltenes Motiv. Die beiden Dampfschlepper mit je vier Schleppkähnen haben den "Taternkopf" passiert und erreichen die Fährstelle Herstelle-Würgassen.

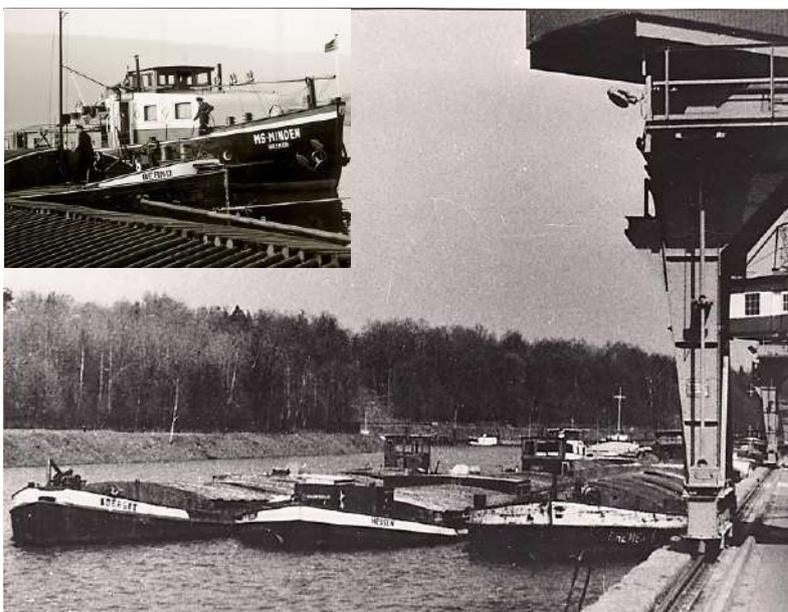
Unten: Ein Schiff auf Fahrt. Ein Schleppkahn fährt mit "kaltem Druck" (mit der Strömung des Flusses) zu Tal. Bei Wind und hohem Wasserstand bedeutete das Schwerstarbeit für die Schiffsbesatzung.





Oben: Ein Schleppzug in den 1930er Jahren an der Liegestelle in Gieselwerder. Vorn links das Schleppschiff LIESBETH des Eigners Martin Rossel, Gieselwerder. Das Schiff wurde im Zweiten Weltkrieg durch Bomben zerstört.

Im Hintergrund wird ein Schiff auf den "Helgen" der Schiffswerft gezogen. Damals nahm die Werft noch Reparaturarbeiten an Schiffen vor und baute kleinere Boote aus Holz wie Lattenschiffe, Beiboote für Schleppkähne und Fähren.



Drei Schleppkähne im Abstiegshafen von Minden. Holzhändler Johannes Bachmann, Gieselwerder, hatte um 1960 gemeinsam mit Ernst Warnecke und Karl Hartmann zwei Schleppkähne der BMSAG erworben. Auf diesen typischen Weserschiffen mit Wellblechlukn und der Kajüte mittschiffs waren Ernst Warnecke (BERND) und Karl Hartmann (EDERSEE) Schiffsführer. Der SK EDERSEE diente meist als Lagerschiff.

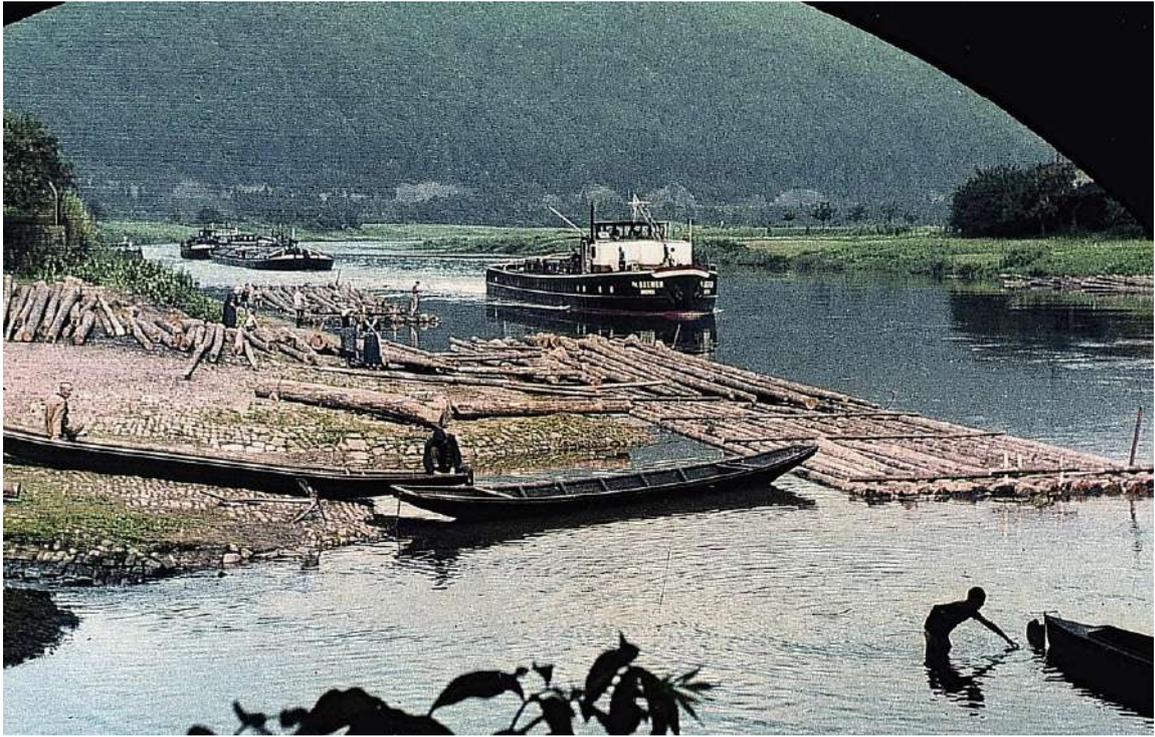


Schifffahrt im Nahverkehr

Nur zwei Fotos aus der Vorkriegszeit werden abgebildet. Das obere Bild zeigt neben zwei Flößen aus Fichtenstämmen das kleine Schleppschiff (Bullen) DIEMEL der Brüder Louis und Erwin Großbernd (Gieselwerder) beladen mit Buchen-Splietenholz für die damalige HIAG (Holz-Industrie-AG) in Bodenfelde. Die Be- und Entladung erfolgte mit Schubkarren.

Auf dem unteren Foto ist der Kahn WERRA im Eis liegend zu sehen, eines von 3 Schiffen der Gebrüder Rossel, die gleichfalls Industrieholz nach Bodenfelde, aber auch Buchenstämmen zu den Werken in Karlshafen, Lauenförde und Beverungen transportierten.







Linke Seite:
 Diese Farbfotos haben wir Richard Wittich zu verdanken. Er hat 1957/1958 auf Farbfotos festgehalten, wie der Motorschlepper BREMEN (gleiche Motorisierung wie Schlepper HAMELN) den Liegeplatz Gieselwerder erreicht und dort neben fertigen und im Bau befindlichen Flößen aus Fichtenstammholz festmacht.

Auf dem unteren Foto sind zu erkennen von li.: Schifferfrauen Elfriede Henne und Hermine Gerke, Siegfried Henne, Georg Rossel und Flößer Georg Homburg.

Fotos oben und unten: Fahnenweihe des Schiffervereins Gieselwerder Pfingsten 1955, eine festliche Veranstaltung. Viele Schiffer versuchten, an der Feier teilzunehmen, einige hatten mit dem Schlepper HAMELN den Heimatort erreicht. Auf dem unteren Foto ist aus einer anderen Perspektive der SK GISELA mit Flaggenschmuck neben der HAMELN abgebildet.







Linke Seite:
 Oben: MS ELKE 1961 am
 Liegeplatz Gieselwerder.
 Die Größe des Schiffes
 wird deutlich im
 Vergleich zum Ladeplatz.
 Im Hintergrund das
 einstige "Kaufhaus"
 Wilhelm Drüeke.

Unten: Schiffsverkehr in
 Gieselwerder in den
 1960er Jahren. Vorn an
 Land liegt MS URSEL
 (Hermann Gans,
 Gieselwerder). Daneben
 schickt sich MS DIRK
 (Horst Schmitt,
 Gieselwerder) an, bei
 der URSEL längsseit zu
 gehen. Außen überholt
 Motorschiff HERMINE
 (Walter Niemeyer,
 Oedelsheim).

Oben um 1960: Von vorn: Schleppschiff BREMEN 75 (Schiffsführer
 Heinrich Dörbaum, Gieselwerder), MS EDITH (Eigner Erich Noll), MS
 DIEMEL (Eigner Wilhelm Stucke), MS GERDA (Eigner Karl Rossel). Die
 Eigner waren in Gieselwerder ansässig.
 Unten: MS WESER 9, auf dem Rhein unterwegs, im Hintergrund der
 Loreley-Felsen. Schiffsführer Wilhelm Weskamp aus Gieselwerder.



Schiffe als Arbeitsplatz und Lebensraum (Jürgen Noll und Herbert Rossel)

Ein Schiff wird meistens als Wirtschaftsfaktor gesehen. Dabei kommt ihm für den Schiffer, die Besatzung und die mitfahrenden Familienangehörigen weit mehr Bedeutung zu. Neben der Funktion als Arbeitsplatz ist es zugleich Wohn- und Lebensstätte. Ebenso lässt sich die Bedeutung der Häfen nicht allein anhand der Größe ihrer Umschlagszahlen messen. Für die Besatzungen sind sie neben dem Schiff ein Teil ihres Lebensraums. Hier findet Kommunikation mit anderen Schiffen, Hafenarbeitern, Behörden, Reedereien etc. statt. Der Hafen bietet Schutz vor Witterungseinflüssen wie Hochwasser und dem zerstörerischen Eisgang.

Äußerst selten finden sich Publikationen über das Leben an Bord. Sicher fehlte und fehlt es bei dem anstrengenden Alltag (das Sonntags- und Nachtfahrverbot gehört schon lange der Vergangenheit an) an Zeit und Muße, dieses festzuhalten.

Sporadisch erscheinende Veröffentlichungen in den Medien über einzelne Binnenschiffer und Familien können sicher nur Schlaglichter werfen.

Ohne eine persönliche Beziehung zur Schifffahrt bieten sich dem Interessierten nur wenige Möglichkeiten, etwas über den Alltag der Schiffer zu erfahren.

Sehr gegensätzliche Ansichten werden mit dem Berufsbild verbunden. Einmal wird mit der Binnenschifffahrt gern die romantisch verklärt gesehene Hochseeschifffahrt assoziiert. Zum anderen erscheint jedoch den Menschen an Land zunächst jeder sich ihrer Kontrolle entziehende Fahrensmann als „verdächtig“. Aus Unkenntnis wird hierbei außer Acht gelassen, dass ein Zusammenleben auf so engem Raum nur funktionieren kann, wenn Disziplin, Ordnung, Verlässlichkeit und Toleranz in hohem Maße zum täglichen Leben gehören.

An Bord wird nicht nur die Arbeitszeit auf kleinem Raum abgeleistet, Freizeit und Familienleben spielen sich meist ebenso in unausweichlicher Nähe und Hörweite von der übrigen Mannschaft ab.

Die Besatzung auf einem Binnenschiff setzt sich zusammen aus dem Eigner und eventuell seiner Familie (falls es kein Partikulierschiff ist, einem Schiffsführer), dann aus einem oder mehreren Matrosen (eventuell ihren Ehefrauen) und Schiffsjungen, je nach Größe des Schiffes und der vorgeschriebenen Mindestbesatzung.

Bei fast allen Typen der motorisierten Frachtschiffe befindet sich die Wohnung des Schiffsführers im hinteren Teil des Rumpfes. Eine Ausnahme bildet jedoch der Schiffstyp der Weser, hier wurde nach der Motorisierung der Schleppkähne die Mittschiffskajüte weiterhin genutzt. Diese Fahrzeuge entsprechen jedoch heute nicht mehr dem Schiffsstandard der neuen Generation und sind daher auf dem europäischen Wasserstraßennetz nur noch selten anzutreffen.

Der für den Betrieb des Schiffes schwer nutzbare Raum im Bug wurde dagegen für Wohnzwecke der Mannschaft genutzt. Die älteren Schleppkähne boten dem fahrenden Personal nur kargen und kleinen Wohnraum. Er bestand zuweilen nur aus einem Raum, in dem der Herd stand und in dessen Wänden Bettkästen eingelassen waren.

Allmählich entwickelten sich die kleinen Unterkünfte Anfang des 20. Jahrhunderts zu Schiffswohnungen. Der Aufbau über Deck ragte großzügig über den Schiffskörper hinaus, so dass ausreichend Stehhöhe und vor allem Seitenlicht durch Fenstereinbau bestand. Der Eingang der Standardkajüte auf den Weserschiffen befand sich mittschiffs. In Front des Niederganges befand sich in der Regel eine kleine Küche. Im Laufe der Zeit wurde diese modernisiert und mit einem Kühlschrank ausgestattet. Zuvor wurde an Bord der Fahrtwind zur Kühlung genutzt, der die Lebensmittel im Sommer nur leidlich kühl hielt. Ein beliebter Platz zur Kühlung war außerdem der Stauraum im Bereich der Gangbord, der bei einem belandenen Schiff unterhalb der Wasserlinie lag. Für die Zubereitung der Speisen stand ein dreiflammiger Kocher zur Verfügung. Die Kochstelle war von einem niedrigen Geländer umgeben, damit die Kochtöpfe bei Wellengang nicht herunterfallen konnten.

Backbord bzw. Steuerbord vom Niedergang lag der Schlaf- und Wohnraum. Im Wohnraum selbst war meistens noch ein doppelstöckiges Bett fest eingebaut.

Die ersten Toiletten waren zunächst noch außerhalb der Kajüte untergebracht. In den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gab es zudem noch keinen Baderaum. Körperpflege fand an Deck statt oder, wie auch an Land noch üblich, in der Küche bzw. an einer Waschschüssel im Schlafzimmer. Aus den 20er Jahren wird jedoch schon über luxuriöse Schifferwohnungen auf Rheinpartikulierschiffen berichtet, die nach Art und Qualität denen guter Bürgerfamilien auf dem Land in nichts nachstanden. Schuhe mussten traditionell (auch heute noch) vor der Kajüte ausgezogen werden - eine kluge Maßnahme, bedenkt man den Schmutz und Staub der Ladung. Besonders beim Verladen der Kohle entstanden feinste Stäube, die, vom Wind fortgetragen, durch die schmalsten Ritzen der Fenster und Türen krochen, um sich auf Fensterbänken, Möbeln, Fußböden, Kojen und sogar auf Tellern und in Trinkgläsern absetzten. Vorbeugemaßnahmen wie feuchte Tücher vor Fenster und Türen waren kein wirklich unüberwindbares Hindernis für den Dreck.

Mit der Motorisierung der Schleppkähne und Binnenschiffsneubauten wurden die Kajüten für den Schiffsführer bzw. die Mannschaft modern und zweckmäßig eingerichtet. So findet man hier Heizung, elektrisches Licht, Badezimmer, großräumige Küchen, Schlaf- und Wohnzimmer vor. Sie stehen somit den Wohnungen an Land in nichts mehr nach.

Vermeehrt sind in neuester Zeit auch Klimaanlage anzutreffen. Der Schutz vor Sonneneinstrahlung stellte im Sommer für die Schiffsbesatzung eine Herausforderung dar. Das Eisen der Decks- und Kajütendächer konnte sich derart aufheizen, dass sie barfuß nicht zu betreten waren. Man hätte Verbrennungen davon getragen. Die Wärme wurde natürlich auch ins Kajüteninnere abgegeben, die Räume wärmten sich an heißen Tagen so sehr auf, dass bis weit nach Mitternacht eine unerträgliche Hitzeglocke darin stand. Bei geöffneten Fenstern bekam man nicht selten Besuch von Mücken, die in Heerscharen über die Besatzung herfielen und so die Nachtruhe raubten. Einen gewissen Schutz bot ein großes Sonnensegel aus heller Persenning, das über eine Ständerkonstruktion auf dem Kajütendach gespannt wurde und das Leben an Bord erträglicher machte.

Das seit den 70er Jahren mitgeführte Auto erleichterte die Lebensmitteleinkäufe an Land. Dies hatte zur Folge, dass die zahlreichen Proviantboote auf den Flüssen und Kanälen immer seltener wurden. Bei diesen Booten handelte es sich um kleine, wendige Schiffe mit kräftigem Motor und zahlreichen Regalen im Inneren. Auf ein Signal mit dem Schiffstyphon oder Winkzeichen der Besatzung, später ging die Bestellung dann über Sprechfunk, setzte sich das Proviantboot in Bewegung. Das schnelle Boot holte das anfordernde Schiff bald ein, und es wurde eine Leinenverbindung hergestellt. Während des Einkaufs wurde der schwimmende Lebensmittelladen dann längsseits mitgeschleppt, und der Verkäufer konnte sich ganz seinem Geschäft widmen, ohne auf den Verkehr auf Strom oder Kanal achten zu müssen. Die kleineren Proviantboote auf den Kanälen betrat man nicht. Von der Gangbord des Binnenschiffes aus wurden die Waren durch die offene Luke des Bootes bestellt und vom Verkäufer herausgereicht.

Die Fortschritte in der Telekommunikation (Mobiltelefon, Internet) erleichtern die Verbindung zu den Angehörigen bzw. zu den Ladungsdisponenten der Reedereien. Der manchmal mühsame und lange Weg zu den Telefonzellen gehörte damit der Vergangenheit an.

Die tägliche Arbeit an Bord verlangt Vielseitigkeit von der Besatzung. Vom Schiffer werden Kenntnisse in der Schiffsführung, zum Fahrwasser und den Anlegestellen erwartet, ebenso muss er sich bei der Handhabung bzw. Überwachung der geladenen Güter kundig erweisen. Daneben führt er Arbeiten als Elektriker, Schlosser, Schreiner, Maler etc. aus. Der Partikulier muss zusätzlich noch unternehmerische Fähigkeiten besitzen.

Das Putzen des Schiffes gehört zu den laufenden und sehr wichtigen Erhaltungsarbeiten. So ist das Schiff nach Beladung abzuwaschen und aufzuklären. Nach dem Löschvorgang ist der Laderaum besenrein vorzuhalten. Lack und Rost abpicken gehört ebenfalls zum Arbeitsalltag. Im Gegensatz zu den mit fester Mannschaft besetzten Reedereischiffen mussten die Frauen der Partikulierschiffer vielfach bei der Schiffsarbeit mithelfen, um die Kosten für einen Matrosen einzusparen. Neben der Hausarbeit übten sie damit einen weiteren Beruf aus, für den sie auch das Schifferdienstbuch führen mussten. Hier wurde jede Reise eingetragen, und die Frauen konnten bei entsprechenden Nachweisen das Schifferpatent erwerben.

Kinder an Bord wachsen sicher aufgrund der dauernd bestehenden Gefahr sehr behütet von den Bezugspersonen auf, die unentwegt in ihrer Nähe sind. Ihr Lebensraum ist klein und überschaubar. Von daher zeichnete er sich durch viele Einschränkungen aus. Als Kindersicherung wurden neben den Schwimmwesten auch Laufställe (sie standen oftmals auf dem Kajütendeck und sahen wie „Affenkäfige“ aus) und Leinen genutzt. Häufig gab es keine Spielkameraden, und dem kindlichen Bewegungsdrang waren enge Grenzen gesetzt.

Zur Einschulung haben die deutschen Schifferfrauen meist Gelegenheit, mit ihren Kindern an Land zurück zu kehren, da ein Wohnsitz in einem der zahlreichen Schifferorte üblich ist. Das Schiff wird dann nur in den Schulferien aufgesucht. Ballspiele konnten während der Fahrt nur in leeren Laderäumen stattfinden. In den Sommermonaten gab es für geübte Schwimmer jedoch so manche Badefreuden. So sprang man vom Bug aus in die Fluten des Gewässers (Kanal) und zog sich am Achterschiff wieder auf die Gangbord zurück. Besonders beliebt war auch das so genannte Wellenreiten. Hier wurde ein Lukenbrett, durch eine Leine mit dem Schiff verbunden, durchs Wasser gezogen. Hierauf stand man dann und versuchte den mitlaufenden Schiffswellen zu trotzen. Es war also eine besondere Variante des Wasserskilaufens.

Um sich an Bord sicher zu bewegen, muss auf viele Gefahrenquellen Rücksicht genommen werden. Schon das Laufen, Festhalten oder Führen von Halte- oder Laufdraht benötigt Übung. Aufgrund des geringen Raumes sind überall Ecken und Kanten zu berücksichtigen. Auf den Bewegungsflächen (Vor-/Achterdeck) liegen zudem Schlingen aufgeschossener Drähte und Taue, wodurch bei den oft feuchten Gehflächen nicht nur Stolper- und Rutschgefahr besteht, sondern auch Quetschungen drohen. Die penible Ordnung an Bord, die präzise und gewissenhafte Handhabung von Arbeitsgeräten und Schiffsausrüstung, z. B. der sorgsame Umgang mit Laufplanken, ist lebenswichtig.

Der Arbeitsrhythmus der Schifffahrt ist zunächst von den Wasserverhältnissen abhängig, wie zum Beispiel Niedrigwasser, die Ladekapazität beschränkt. Eisgang kann die Schifffahrt behindern oder Hochwasser zwingt zur Einstellung der Fahrt. Abgesehen von traditionell zu erwartendem Advents- oder Frühjahrshochwasser war insbesondere der Eisgang kaum vorhersehbar und konnte böse Überraschungen bringen. Hier bieten die Häfen Schutz und Sicherheit. Bei einer geschlossenen Eisdecke war oft die gesamte Besatzung gefordert. Mit schweren Äxten und Eissägen musste der Schiffsrumpf freigehalten werden, damit die Kraft der Eisschicht nicht den Schiffskörper zerdrückte. Zusätzlich wurde der Maschinenraum beheizt, damit die Rohrleitungen und die Kühlwasseranlage nicht einfroren.

Von daher liegen auch im Winter, der Zeit mit den ehemals längsten Ruhezeiten der Schifffahrt, die Schifferfeste und Versammlungen. In dieser Jahreszeit wurden ebenfalls die theoretischen Ausbildungen angeboten oder Umbauten und Erneuerungen an den Schiffen vorgenommen. Neben den jahreszeitlichen Einschnitten bestimmte bis zur Einführung des Radars das Tageslicht die Arbeitszeit: Gefahren wurde vom ersten Morgengrauen bis zur Dämmerung, das heißt im Winter 10-11 Stunden, im Sommer 16-17 Stunden. Zwar sollte seit dem Ersten Weltkrieg eine gesetzlich vorgeschriebene achtstündige Nachtruhe im Sommer bzw. zehnstündige im Winter beachtet werden, doch konnten sich Partikulierschiffer selten danach richten. Freizeit beschränkte sich auf die Liegezeit in den Häfen und auf das Wochenende; sonntags wurde nicht gefahren.

Die jeweilige Ladung bzw. der Auftrag bestimmte die Fahrstrecke und -länge. Für die Vermittlung war die Reederei bzw. der Disponent der Schiffsgenossenschaft zuständig. Schiffergaststätten (in Bremen z.B. der „Kaiser Friedrich“) dienten als Postanschrift vieler Fahrensleute. Mit dem erhöhten Schiffsverkehr durch den Wirtschaftsaufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg und den immer größeren Schiffstypen hat der Schiffer eine wachsende Zahl von Rechtsvorschriften zu beachten. So ist heute ein Bordbuch/Fahrtenbuch zu führen bzw. ein Fahrtenschreiber zu installieren, um die Ruhezeiten der Besatzung zu gewährleisten. Im Prüfverfahren werden Verkehrstauglichkeit des Schiffskörpers, die Maschinen und Ausrüstung der Schiffe jeweils nach den Anforderungen der zu befahrenden Wasserstraße begutachtet. Durch die Freigabe der Frachten und der damit verbundene Fall der Tarife sind heute nur noch große Schiffseinheiten bis zu 3000 t konkurrenzfähig. Dies hat zur Folge, dass mit verringertem Personal mehr Transportgüter befördert werden können. Schiffer mit kleineren Frachtschiffen, wie die aus Gieselwerder, konnten da nicht mehr mithalten und waren spätestens, wenn größere Reparaturen anstanden, zur Aufgabe gezwungen. Abwrackprämien beschleunigten diesen Prozess.



Schleppkahn FORTUNA im Überseehafen in Bremen.

Die Aufnahme vom 27. Juli 1939 zeigt, dass die Binnenschiffe zu dieser Zeit noch wichtige Stückgüter transportierten. Schiffseigner und gleichzeitig Schiffsführer Erich Rossel aus Gieselwerder und sein Matrose Karl Kullmann aus Heinsen müssen bei der Beladung mithelfen, was sehr oft der Fall war. Im hinteren Teil des Laderaums erkennt man Jutesäcke, der Inhalt war oft Bohnenkaffee (Rohkaffee), Rohrzucker aus Kuba usw. Vorn in den Tauen befinden sich Papierrollen, die meistens aus Skandinavien kamen. Die Ladung war oft für die Weserhäfen und Kassel bestimmt.

Die Wellblechluken der Weserschiffe wurden oft von den Rheinschiffen belächelt. Hier erkennt man aber, wie praktisch sie waren, konnte man doch bei Regenwetter nur einen Teil des Laderaums aufdecken und der andere Teil der Ladung wurde nicht nass.

Die Stückgutbeladung konnte sich über mehrere Tage hinziehen, denn man musste die einzelnen Partien von verschiedenen Seedampfern und in verschiedenen Häfen einsammeln. Nach Teilbeladung wurden die Schiffe nach der jeweiligen Abfertigung am Zollschiff bis zur Weiterbeladung an die Bremer Liegestelle "Tiefer" geschleppt. Von hier waren es nur wenige Meter bis zum Büro der BMSAG (Bremen-Mindener Schifffahrts-Gesellschaft), bis zur Schiffsausrüstung J. F. Albers, bis zur Kneipe "Paul" und dem Stammlokal "Kaiser Friedrich" und nur wenige Meter bis zum Stadtzentrum.



Die Mannschaft im Arbeitseinsatz!
Schiffsbesetzungen entladen Sackgut über schwankendem Steg. Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Schiffsbesetzung gefordert, beim Entladen kleinerer Partien der Fracht zu helfen. Säcke bis 2 Zentner waren keine Seltenheit.



Für die Weiterfahrt von Gieselwerder nach Hann. Münden sind Gäste an Bord von MS GISELA:
Links: Nachbar Schneidermeister Karl Bachmann mit Tochter.
Vorn Mitte: Ehefrau Erika Rossel und Sohn Peter.
Daneben zwei Frauen und im Steuerhaus ein Mann, mitfahrende Sommergäste.

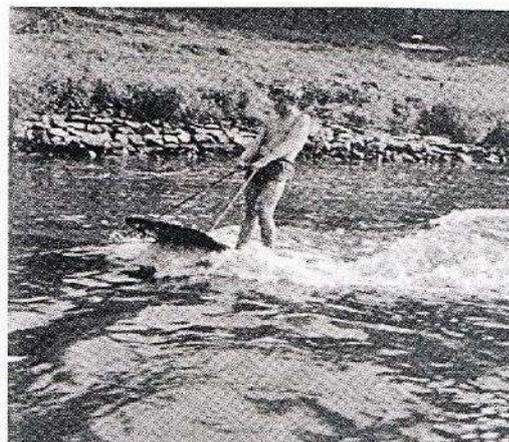


Rektor Albert Deiß (rechts) und Sohn Reinhard auf dem Schiff von Wilhelm Weskamp (WESER 22). Mehrmals war Albert Deiß während der Ferien Gast auf Weserschiffen.



Oben:
 Proviantboot längsseits an
 MS Weser 6. Die Waren
 werden durch eine Luke
 herausgereicht. Diese Boote
 waren wie ein kleiner
 Lebensmittelladen
 ausgestattet.

Links:
 Die Mannschaft beim
 Kartoffelschälen. Aufgabe
 der Jüngeren. Wer keine
 Kartoffeln schälte, musste
 Pellkartoffeln essen.
 Die Aufnahme entstand
 vermutlich auf einem
 Schleppdampfer oder
 Motorschlepper.



Kinder an Bord.

Ab links oben: Absperrgitter vor der Kajüte (Foto J. Noll), dem kindlichen Bewegungsdrang waren enge Grenzen gesetzt. Einen Baderaum gab es noch nicht, die Körperpflege fand in einer Blechwanne statt. Klein Peter auf dem Deck mit Legosteinen, einen Spielkameraden gab es nicht. Erika Rossel mit Klein Peter, bis zur Einschulung blieben die Frauen meist an Bord. Das Boot der evangelischen Schiffermission Herne kommt, um die Schifferkinder zu besuchen; der Nikolaus überreicht Klein Peter (auf dem Arm von Opa Erich Rossel) ein Geschenk. Morgentoilette mit Wasser aus der Weser. Hartmut Rossel beim "Wellenreiten" (Foto H. Rossel). Zu Weihnachten an Bord durfte der Weihnachtsmann nicht fehlen.



Auf modernen Motorschiffen sind die Kajüten wohnlich eingerichtet.

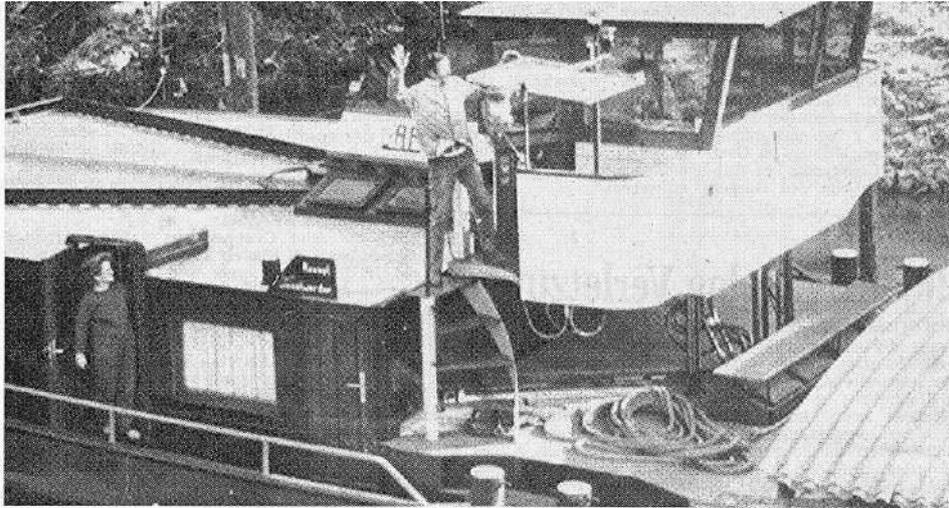


Schifferfrauen führten zu Hause das Regiment! Durch die lange Abwesenheit ihrer Männer oblag ihnen die Kindererziehung, die Besorgung der häuslichen Arbeiten und meist auch der kleinen Landwirtschaft. Auf den Fotos von 1996, aufgenommen bei einer Veranstaltung des Schiffervereins, sind einige der Frauen abgebildet.

Foto links: Frauen, deren Männer bereits in den 1920er und 1930er Jahren an Bord waren; v. li. Helene Rossel, Hilde Rossel, Anna Rossel und Frieda Requard.

Foto rechts: Frauen, deren Männer in der Kriegs- und Nachkriegszeit in der Schifffahrt tätig waren; v. li. Irmtraud Stucke, Gertrud Gerke, Edith Noll und Liesel Dörbaum; sie waren auch zeitweise auf den Schiffen ihrer Männer im Einsatz.

Erika Ros-
sel, in der
Kajütentür
stehend, auf
„großer
Fahrt“ mit
ihrem Mann
Adolf auf
der
„M.S. Adi“.
(Foto: pri-
vat)



WESERSCHIFFFAHRT

Wenn der Nebel richtig dick war...

Sie treffen sich jede Woche einmal und plaudern von der „guten alten Zeit“ an Bord: die fünf Frauen vom Schifferverein Gieselwerder. Die Rolle der Frauen in der Binnenschiffahrt wurde bislang kaum untersucht.

GIESELWERDER ■ So ein Tag an Bord war hart: „Um vier Uhr morgens machten wir erstmal die Maschine klar“, erzählt Gertrud Gerke (74). Flaggen

VON ANDREAS GEBHARDT

aufziehen, Leinen los, ablegen. „Wenn wir dann so richtig in Fahrt waren, war es richtig schön“, fügt sie hinzu. Aber das dauerte, und das hieß keineswegs, daß sie sich auf die „faule Haut“ legen konnte. Die Maschine mußte alle drei Stunden geschmiert werden. Überdies hat Gertrud Gerke das Deck geschrubbt, für die kleine Mannschaft gekocht, und die Wäsche gewaschen. Wenn das Schiff im Hafen lag, ging sie einkaufen. Die Wege waren nicht selten weit, und der nächste Supermarkt in einer unbekannteren Stadt war auch nicht immer auf Anhieb zu finden. Gegen 23 Uhr konnten sie, ihr Mann und Kapitän Karl sowie der Schiffsjunge langsam ans Schlafen denken. „Die 35 Stunden Woche gab's noch nicht“, fügt „Kollegin“ Erika Rossel hinzu, die von 1972 bis 1992 an Bord der „M.S. Adi“ kreuz und quer auf Deutschlands und Hollands Wasserstraßen unterwegs war. Gertrud Gerke fuhr immerhin 13 Jahre lang auf der „M.S. Elke“.

Die Rolle der Frauen in der Binnenschiffahrt ist ein unerle-

digtes Thema. Bei ihrem Besuch der Ausstellung „100 Jahre Hafen Kassel“, die noch bis 29. Februar im Kasseler Stadtmuseum zu sehen ist, fühlten sich die Schifferfrauen völlig unterrepräsentiert. „Die Kritik kommt zu Recht“, räumt Johannes Tondera, Initiator der umfangreichen Schau, ein. Allerdings gebe es auch sehr wenig Fotomaterial, mit dem das Wirken der Frauen in der Binnenschiffahrt dokumentiert werden könne.

Ferienjob
Viele der Schifferfrauen, wie etwa Liesel Dörbaum (73), reisten nur während der Schulferien mit den Kindern auf den Schiffen ihrer Männer mit. Seit Mitte der 60er Jahre jedoch sind die weiblichen Kräfte



kaum noch von den langen schmalen Binnenschiffen wegzudenken. Sie ersetzen zunehmend Matrosen und Schiffsjungen. Deren Arbeit wurde immer teurer, denn das Personal mußte auch in den Auftragsarmen Wintermonaten voll bezahlt werden.

Motorisierung

Der Abwärtstrend hatte jedoch schon in den 50er Jahren eingesetzt, als die Binnenschiffe motorisiert wurden. Den neuen technischen Anforderungen konnten viele Matrosen nicht mehr nachkommen: Qualifiziertes Personal wurde immer rarer und der Nachwuchs blieb ebenfalls aus. Maria Rossel (69) kleidet ihre Erfahrung in drastische Worte: „Die Jungens waren oft unehrlich oder

besoffen. Die hatten einfach keine Ahnung, und so bin ich immer häufiger mitgefahren“.

Nicht selten war das Leben an Bord gefährvoll. Gertrud Gerke gibt denn auch unumwunden zu, daß sie oft Angst hatte und „Wasser eigentlich nie ihr Element“ gewesen sei. Was auf See der Orkan, war auf dem Kanal der Nebel. War die „Suppe“ richtig dick, hieß es nur noch Warten. „Die Rechnungen gingen nie auf“, erzählt Edith Noll (65). Frachttermine konnten folglich nicht eingehalten werden. Gertrud Gerke: „Wir mußten uns manche Familienfeier verkneifen.“ Weihnachten in irgendeiner Nebelbank kam öfters vor.

Männerdomäne ?

Frauen auf Binnenschiffen, das war kein Einbruch in eine Männerdomäne, sondern schlichte Notwendigkeit. Die Frauen fühlten sich von ihren Ehemännern voll akzeptiert und galten als gleichwertige Partnerinnen an Bord, die auch schwere Arbeiten, wie etwa das schwierige „Vieren“, das Anlegen an den Kai, voll beherrschten. Das Kapitänspatent hat jedoch keine der Frauen vom Schifferverein Gieselwerder erworben. Da sie ohnehin alle Arbeiten an Bord verrichteten, das Ruder bedienen konnten war ihnen der „Führerschein“ nicht wichtig. Edith Rossel erklärt schlicht: „Ich hatte keine Lust dazu.“

Bei Kaffee und Kuchen erinnern sich alle Frauen des Schiffervereins gerne an die alte Zeit. Aber so schön es in der Rückschau auch war, das Leben an Bord möchte keine mit der seßhaften Behaglichkeit in Gieselwerder an der Weser tauschen.

Vom Schleppkahn zum Motorschiff Beispiel: Motorisierung des SK GISELA

Der nach 1945 noch vorhandene Schiffspark bestand vorwiegend aus veralteten Schleppkähnen, die den Ansprüchen und Erfordernissen eines modernen Verkehrsmittels nicht mehr entsprachen. Der weit überwiegende Teil befand sich im Eigentum der Reedereien. Ältere Schiffe wurden verschrottet und solche, die noch in einem relativ gutem Zustand waren, die jedoch vor größeren Reparaturen standen, bot man den Besatzungen zum Kauf an. Es waren überwiegend Schiffe, bei denen der Boden erneuert werden musste. Eigentümer von einem bis drei Schiffen, die in der Fachsprache als Partikuliere bezeichnet werden, gab es in Gieselwerder nur wenige. Das sollte sich nun recht bald ändern, denn die Schiffer wurden nun von der Reederei vor die Wahl gestellt, entweder das Schiff, auf dem sie bisher im Dienst der Reederei gefahren waren, käuflich zu erwerben und sich damit selbständig zu machen, oder aber arbeitslos zu werden. Da im industriearmen Nordhessen zu jener Zeit wenig Arbeitsplätze zur Verfügung standen, machten viele Schiffer aus Gieselwerder von dieser Möglichkeit Gebrauch und erwarben von der Reederei ein Schiff als Eigentum. Für den Erwerb gab es günstige Konditionen. Nachdem man eine kleine Anzahlung leistete, wurde der Rest des Kaufpreises gestundet und man konnte ihn von den laufenden Frachteinnahmen in kleinen Raten abtragen.

Schleppkähne und deren Eigentümer aus Gieselwerder					
SK ANNA	614 t	G. uns W. Stucke	SK ANNA-ERIKA	524 t	Karl Rossel
SK BARBARA	991 t	Kurt Stucke	SK BERND	496 t	Ernst Warnecke
SK CHRISTA	768 t	Heinrich Rossel	SK DETLEF	996 t	Wilhelm Stucke
SK DIEMEL	498 t	Wilhelm Stucke	SK DIRK	566 t	Horst Schmitt
SK EDERSEE	492 t	Karl Hartmann	SK EDITH	636 t	Erich Noll
SK ELKE	499 t	Adam Gerke	SK FORTUNA	460 t	E. Noll/E. Rossel
SK GERDA	636 t	Gebr. Rossel	SK GERMANIA	765 t	Karl Dörbaum
SK GISELA	632 t	Erich Rossel	SK GIESELWERDER	765 t	Wilhelm Stucke
SK HILDE	633 t	Wilhelm Stucke	SK HEINZ-GÜNTER	852 t	Walter Rossel
SK HUBERT	365 t	Adolf Schminke	SK KURHESSEN	617 t	Emil Noll
SK KURT	989 t	Kurt Stucke	SK LIESBETH	368 t	Martin Rossel
SK LOSSE	628 t	Wilhelm Rossel	SK MICHAEL	555 t	Robert Rossel
SK THEO	665 t	Heinz Rossel	SK URSEL	528 t	Hermann Gans
SK VESALIA	632 t	Heinrich Dörbaum	SK WERNER	528 t	Georg Henne

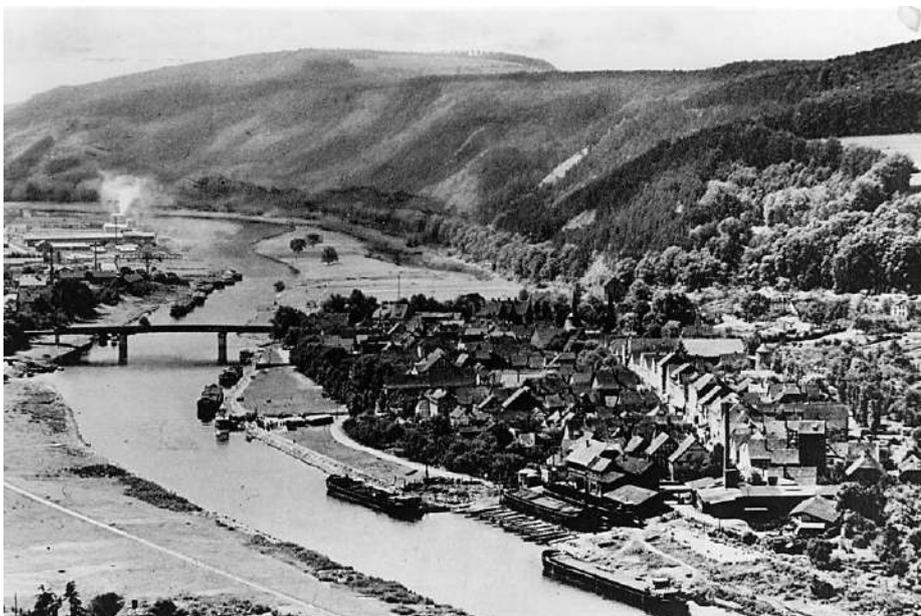
Holzhändler Johannes Bachmann, Gieselwerder, war Miteigentümer der SK BERND und EDERSEE.

Nach und nach vollzog sich auch ein Strukturwandel in der Schifffahrt. Die Reedereien ließen jetzt nur noch Motorschiffe bauen. Diese konnten flexibler eingesetzt werden, und es entstanden vor allem keine langen Liegezeiten mehr wie bei den Schleppkähnen. Bei den Partikulieren war in Ermangelung an Eigenkapital an einen Neubau nicht zu denken. Der Neubau eines Motorschiffes von 600 t kostete in den 1950er Jahren um die 600 000 DM. Die Partikuliere fanden jedoch eine andere Lösung des Problems, indem sie die Schleppkähne motorisierten. Nach kleineren Veränderungen am Heck der Schiffe konnte ein Motor eingebaut werden. Zusätzlich war bei älteren Fahrzeugen eine Bodenerneuerung erforderlich. Dabei hatte man aber bei einem Kostenaufwand zwischen 200 000 und 300 000 DM ein leistungsfähiges Motorschiff. Die meisten der vorher aufgezählten Schleppkähne wurden auf verschiedenen Werften in den 1950er und 1960er Jahren umgebaut.

Motorisierung des SK "GISELA" 1960 - aus einem Schleppschiff wird ein Motorschiff

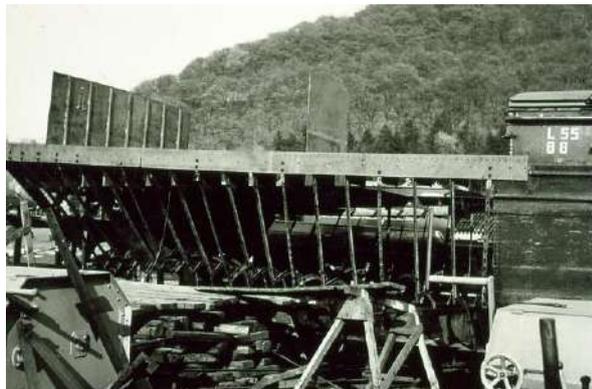
Die Liegezeiten wurden immer länger und selten klappte es, dass man an der Stelle, an der das Schiff entladen wurde, auch wieder laden konnte. Flexibilität war gefragt, schnell ohne lange Wartezeiten von einem Ort zum anderen kommen zu können, an dem Schiffsraum benötigt wurde. Damit war es klar, aus dem Schleppkahn "GISELA" musste ein Motorschiff werden! Angebote wurden eingeholt und schließlich der Auftrag an die Schiffswerft Oberweser in Bodenwerder vergeben. Bei der Schiffsmaschine entschied man sich für eine Klöckner-Humboldt-Deutz aus Köln. 375 PS bei 500 Umdrehungen, also ein Langsamläufer. Das machte sich beim Gewicht bemerkbar, denn der Koloss wog 12 Tonnen. 78 000 DM sollte die Maschine kosten, zu der Zeit ein riesiger Betrag, und das ganze Abenteuer war mit 220 000 DM veranschlagt- unvorstellbar! Aber viele hatten diesen Schritt schon gemacht, also irgendwie musste es gehen.

Drei Monate dauerte der Umbau, musste doch ein komplettes Hinterschiff mit Wohnung und aller Technik gebaut werden. Das war schon eine tolle Sache, bisher hatte man recht einfach gewohnt. Jetzt hatte man eine moderne Küche, ein tolles Schlafzimmer, Wohnzimmer, ein kleines Gästezimmer und ein Badezimmer - das war das größte! 4 000 Liter Trinkwasser waren an Bord und wurden durch einen Druckbehälter nach oben gepumpt. Man hatte sein eigenes Kraftwerk (einen Hilfsmotor für Strom, Druckluft und Pumpe), und geheizt wurde durch das Kühlwasser der Hauptmaschine während der Fahrt, sonst mit Heizung. Das alles hatte aber seinen Preis, denn nun war es vorbei mit der Gemütlichkeit, es musste Geld verdient werden, und wenn Ladung da war (das war meistens der Fall), dann wurde gefahren. Die Tage waren nun sehr lang, und sehr oft wurde auch die Nacht durchgefahren.



Münchhausenstadt Bodenwerder, durch drei Schiffswerften eng mit der Schifffahrt verbunden!

Im Vordergrund des Bildes die Werft "Oberweser", auf der die GISELA umgebaut wurde. Oberhalb der Straßenbrücke am rechten Weserufer (links im Bild) die Arminiuswerft und die Werft von Brockmann & Dorowsky.

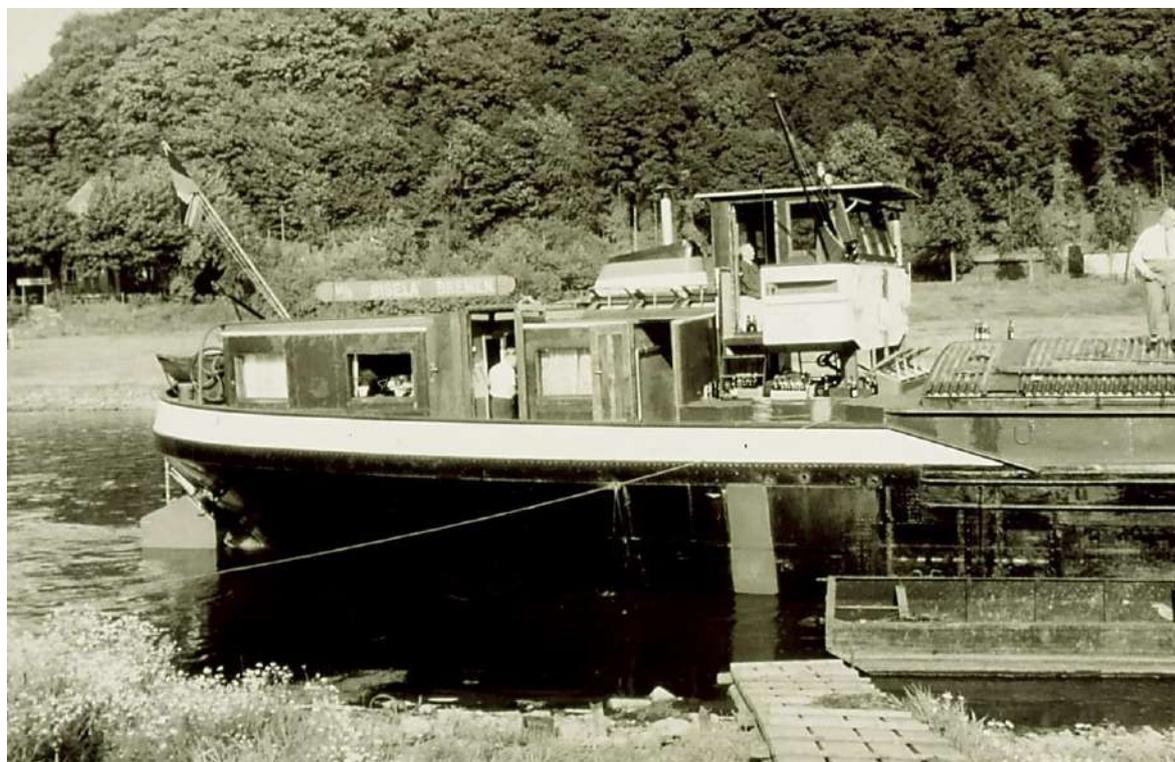


Auf dem Foto oben links erkennt man den Arbeitsbeginn. Das Heck wurde abgetrennt und ein neues gebaut. Das Schiff durfte nicht länger als 59 m werden (bisher 55 m), denn es sollte weiterhin für Kassel geeignet sein. Die Schleusen ließen keine größeren Schiffe zu.

Nach dreimonatiger Bauzeit war es soweit, nachdem die schwere Schiffsmaschine mit einem großen Kran im Hafen von Bodenwerder-Linse eingesetzt worden war und alle anderen Arbeiten erledigt waren, stand die Probefahrt an. Die erste Fahrt mit eigenem Antrieb, das musste gefeiert werden! Verwandte und Freunde kamen nach Bodenwerder, um diesen Tag entsprechend zu würdigen. Selbst die Presse, Frau Borckenhagen von der HNA, war gekommen.

Foto oben rechts: Eigner Erich Rossel stößt mit Gratulanten auf das gelungene Werk an.

Foto unten: GISELA mit neuem Heck und Motor legt ab zur Probefahrt - eine neue Aera beginnt.



Ein neues Motorschiff auf der Weser

MS „Gisela“ aus Gieselwerder startete in Bodenwerder zur Probefahrt – Geglückter Umbau

Bodenwerder/Gieselwerder (kx). „Gute Fahrt, viel Wasser unter dem Boot und immer viel Fracht.“ Diese Wünsche nahmen Schiffseigner und Schiffsführer Erich Rossel aus Gieselwerder und seine Frau Helene entgegen, als ihnen im Anschluß an eine Probefahrt des MS „Gisela“ auf der Weser bei Bodenwerder das umgebaute schmucke Schiff wieder übergeben wurde.

Der Spediteur für Schiffsloadungen im Hafen, H. Neander, faßte seine Freude darüber, daß wieder ein Motorschiff mehr auf der Weser fahre, in einem Dank an die Familie Rossel zusammen. Sie habe das Unternehmen trotz der hohen Investitionen gewagt, ein Schleppschiff zu einem Motorschiff umbauen zu lassen. Er glaube, daß diesem achtungsvollen Mut der Erfolg nicht versagt bleibe, wenn Rossel das Schiff richtig steuere. Auch andere Sprecher, darunter der Lastenverteiler der Bremen-Mindener Schiffs-AG, Lassen, je ein Vertreter der Schiffseigner und der Firma Deutz (Köln) sprachen ihre Glückwünsche in der Hoffnung aus, des Reeders Bemühen werde Früchte tragen und das Wagnis lohnen. Bürgermeister Fritz Volle (Gieselwerder) betonte, die Gesundheit der Schiffer und ihrer Familien sei das wichtigste Kapital.

Eine beachtliche Abordnung des Fischer- und Schifferdorfes Gieselwerder war zu dieser Uebergabe nach Bodenwerder gekommen, um gemeinsam mit den Rossels und ihren Kindern das Ereignis mitzuerleben. Sie alle hatten während der zweistündigen Probefahrt auf der Weser Gelegenheit eingehender Besichtigungen. Das Steuerhaus wurde vollkommen renoviert und gibt dem Schiffsführer ausreichende Sicht über Schiff und Fluß. Es wurde mit allen modernen Einrichtungen ausgestattet. Eine Sprechanlage stellt die Verbindung mit der Wohnung und der zweiten Wohnung im Bug her. Ueberhaupt wurde das

gesamte Hinterschiff, das auch die Wohnung für den Schiffsführer birgt, umgebaut und so eingerichtet, daß sie sofort bezogen werden kann.

Komfortabel eingerichtet

„Schöner als zu Hause“, sagte mancher der Teilnehmer an der Probefahrt beim Anblick dieser auf engstem Raum bei aller Ausnutzung der vorhandenen Flächen und Wände entstandenen komfortabel eingerichteten Wohnung. Die praktische Schwedenküche, sogar mit Petroleum-Kühlschrank, eine kleine Wohnstube, ein Schlafzimmer und ein modernes Bad und Zentralheizung müssen dem Schiffer und seiner Familie auch als Heim für die längste Zeit des Jahres dienen, während der er auf die zahlreichen Annehmlichkeiten des seßhaften Bürgers verzichten muß.

Die Schiffswerft Oberweser in Bodenwerder hatte den Umbau vorgenommen und die Bremen-Mindener Schiffs-AG wird für die erforderlichen Frachten sorgen. Bleibt nur die Hoffnung, daß der Wasserstand der Weser und der anderen deutschen Flüsse den Einsatz der Motorschiffe garantiert.

650 Tonnen Laderaum umfaßt die „Gisela“, die Erich Rossel als Schleppschiff 1949 erwarb. Bisher steuerte sie über 95 000 Kilometer auf den deutschen Kanälen, auf Weser und Rhein, und beförderte rund 110 000 Tonnen Kali, Getreide und Kohlen. „Jetzt können wir auch Kassel anfahren, das einen schönen Hafen hat“, erzählt Ros-

sel. Die Fahnen und Wimpel Gieselwerders, der Bodenwerder Schiffswerft Oberweser, der Motorenwerke Deutz und der Bremen-Mindener Schiffs-AG. wehten hoch am Mast während der kleinen Feier am Bug des Schiffes. Geschäftsführer und Schiffsbauingenieur der Werft Oberweser, Karl Pape, nahm die Uebergabe vor mit den Worten, die Arbeit sei gut ausgefallen.

sel. „Allerdings ist die Zufahrt schlecht, wir warten sehr auf die Fuldakanalisierung.“

Rossel hat den Umbau für seine Söhne und Enkel vorgenommen. „Die Zeit schreitet weiter und die jungen Leute sollen auch von der Schifffahrt leben können und müssen konkurrenzfähig bleiben.“ Rossels Sohn Herbert besitzt das Weserpatent für Motorschiffe und wird als Schiffsführer die „Gisela“ steuern, auf der er dann gemeinsam mit seiner jungen Frau Erika wohnen wird. Auch die dritte Generation der bodenständigen Gieselwerder Schifferfamilie Rossel ist in dem einjährigen Enkel Peter bereits vertreten.

Hessische Allgemeine
Nordhessischer Spiegel
06. August 1960



Mit Handschlag gratuliert Lastenverteiler Lassen der Bremen-Mindener Schiffs-AG (mit Baskenmütze) dem Schiffseigner Erich Rossel zum Umbau seines Schiffes.

Schleppkahn "GISELA"

1949 erwarb Erich Rossel das Schiff BREMEN 118, einen ehemaligen Elbkahn, von der BMSAG und ließ es auf den Werften in Bodenwerder und Vlotho erheblich umbauen.



Foto links:

Auf der Fahrt ins Ruhrgebiet, um Kohle zu laden, musste wegen niedriger Brücken das Steuerhaus abgebaut und das große Steuer durch ein kleines ersetzt werden.

Foto rechts oben 1955:

SK GISELA im Abstiegshafen von Minden. Im Hintergrund Seitenradschlepper SIEGFRIED.

Foto rechts unten 1961:

MS GISELA verlässt den Kasseler Hafen mit Weizen für die Auer-Mühle in Köln.



Foto von 1962:

Die MS GISELA - mit Weizen für die Auer-Mühle in Köln beladen - fährt mit einer Welle (Zuschusswasser vom Edersee) zu Tal; kann daher in Gieselwerder nicht anlegen. Den Bekannten auf der Brücke und am Ufer kann nur zugewinkt werden.



Bis 1975 fuhr die MS GISELA nicht nur auf der Weser und den Kanälen, sondern auch auf anderen Flüssen wie Rhein, Main, Neckar, Mosel, aber auch nach Holland, Belgien und Frankreich. Berlin und die damalige DDR waren ebenfalls Ziele.

Als sich abzeichnete, dass inzwischen die GISELA mit 642 t Größe nicht mehr mit den Schiffstypen von über 1.000 t mithalten konnte, hatte man keine Lust zu einem erneuten Abenteuer. Das Schiff wurde 1975 verkauft. Ich ging an Land und machte eine Umschulung zum Bankkaufmann.

Motorgüterschiffe werden dominant auf der Weser

Wie vorn beschrieben, begann der Übergang vom Schleppkahn zum Motorschiff bereits im Nachkriegsjahrzehnt. Private Schleppkähne waren nur noch bedingt konkurrenzfähig. Wer nicht aufgeben oder für einen anderen Eigner bzw. eine Reederei fahren wollte, dem blieb nur die Möglichkeit der Motorisierung seines Schiffes.

Im gleichen Maße, wie die Motorschiffahrt zunahm, ging die Schleppschiffahrt zurück. Während die Flößerei bereits 1964 gänzlich zum Erliegen kam, fiel die Schleppschiffahrt der Rationalisierung zum Opfer. Motorschiffe waren variabler und konnten als "Selbstfahrer" das Frachtaufkommen schneller und kostengünstiger transportieren. Vorbei war es allerdings auch mit der Gemütlichkeit, zum Beispiel bei Bergfahrten hinter einem Schleppdampfer und den abendlichen Gesprächen bei einem Bier mit Kollegen der anderen im Schlepp befindlichen Schiffe.

Der Radius der Motorgüterschiffe erweiterte sich über das norddeutsche Kanalsystem vor allem auf den Rhein und seine schiffbaren Nebenflüsse bis in die westlichen Nachbarländer. Aber auch der Konkurrenzdruck nahm zu. Größere Schiffe mit wesentlich mehr Tonnage zwangen nach und nach zum Rückzug der relativ kleinen Motorschiffe von der Weser.

Die Entwicklung ist aus folgender Übersicht zu erkennen.

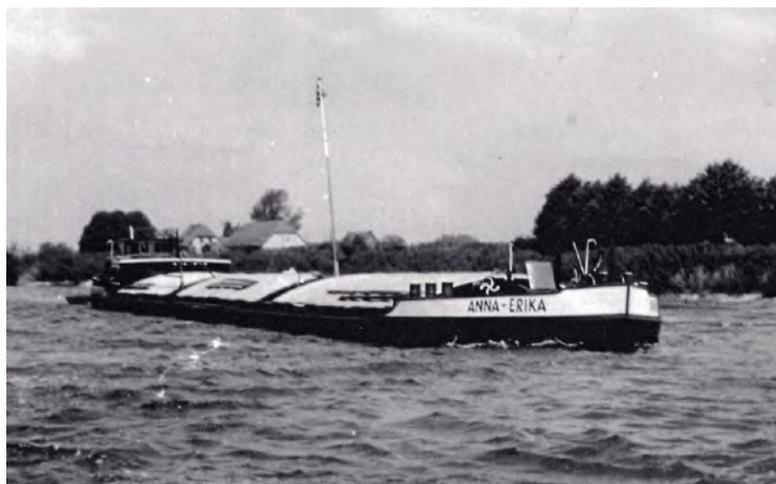
Motorschiffe (MS) und deren Eigentümer aus Gieselwerder					
Schiff in Betrieb	Name des Schiffes	Tonnage	motorisiert seit	PS	Name des/der Schiffselgner
1924-1981	GERMANIA	749	1953	500	Karl Dörbaum
1928-1974	ANNA-ERIKA	563	1959	310	Karl u. Uwe Rossel
1936-1955	WESERSTEIN	231	1936	90	Gebrüder Warnecke
1937-1973	GERDA	626	1952	150	Karl u. Friedrich Rossel
1937-1971	FULDA	215	1950	120	Fried./Fried./Gg. Rossel
1948-1991	LOSSE	616	1960	430	Mart./Wilh./Willi Rossel
1949-1971	HUBERT	358	1954	150	Adolf Schminke
1950-1975	GISELA	642	1960	375	Erich u. Herbert Rossel
1950-1972	DIEMEL	445	1955	300	Wilhelm Stucke
1951-1980	ELKE	443	1957	375	Karl Gerke
1953-1978	MICHAEL	553	1959	315	Robert Rossel
1955-1965	ELMA	439	1955	260	Gustav Senne
1959-1991	EDITH	624	1959	350	Erich Noll
1959-1974	ADI I	656	1960	310	Karl u. Adi Rossel
1959-1984	URSEL	520	1961	230	Hermann Gans
1961-1971	DIRK	498	1963	265	Horst Schmitt
1962-1963	ADI II	900	1962	660	Adi Rossel
1963-2001	HEINZ-GÜNTER	845	1965	425	Heinz-Walter Rossel
1963-2004	THEO	977	1964	550	Heinz/André Rossel
1965-1975	CHRISTA	681	1965	450	Heinrich Rossel
1972-1990	DETLEF	941	1972	375	Kurt Stucke
1975-1992	ADI	767	1960	375	Adi Rossel
1992-1998	ADI	767	1960	375	André Rossel
2004-2014	SAMARO	1 069		600	André Rossel
2014-	SAMARO (II)	1 221		800	André Rossel
1955-1965 Bis 1955	BOMBE/SPERBER/ALLER GREIF		Hafenschlepper in Bremen Hafenschlepper in Bremen		Heinrich Rossel Gustav Senne

Motorschiffe der Eigner aus Gieselwerder

Beladung der MS GERMANIA des Eigners und Schiffsführers Karl Dörbaum. Er übernimmt in Bremen bei Röchling eine Ladung tropischer Stämme für Holz verarbeitende Betriebe an der Oberweser.



MS ANNA-ERIKA, Eigentümer Karl und Sohn Uwe Rossel, voll beladen auf der Weser unterwegs. Erster Eigentümer war Friedrich Rossel (+ 1937), der Vater von Karl Rossel.



Das Foto zeigt das Motorgüterschiff WESERSTEIN II auf der Werft "Oberweser" in Bodenwerder, Eigentümer Heinz Warnecke. Die kleinere WESERSTEIN I der Gebrüder Warnecke wurde bereits 1936 motorisiert und 1955 veräußert.





MS GERDA im Besitz der Brüder Friedrich und Karl Rossel, bereits 1952 motorisiert.



MS FULDA, ursprünglich Schleppkahn für den Holztransport im Nahverkehr, wurde 1950 umgebaut und motorisiert. Seitdem auf Bremenfahrt bis 1971. Eigentümer waren die Gebrüder Rossel der älteren Generation, später Georg Rossel jun.



MS LOSSE bei einer Kanalfahrt. Das Schiff war zunächst im Besitz von Martin und Schwiegersohn Wilhelm Rossel. Später war Willi Rossel in Nachfolge seines Vaters Wilhelm Eigner und Schiffsführer bis zur Einstellung des Betriebs 1991. Nach dem frühen Tod von Wilhelm Rossel (1962) fuhren Schiffsführer Wilhelm Weskamp und später Sohn Erhard Weskamp auf dem Schiff.



Oben links;
MS HUBERT des Adolf Schminke auf
einem Kanal unterwegs. Das Schiff ist
voll beladen.



Oben rechts:
MS ELKE, Eigner und Schiffsführer Karl
Gerke, im Hafengebiet von
Antwerpen, beladen mit 527 t
Exportmehl, von Fallersleben
kommend. Der Löschvorgang dauerte
3 Stunden, in Bremen damals 3 Tage.

Rechts:
Erich Noll mit seinem Motorschiff
EDITH hat am Liegeplatz in
Gieselwerder festgemacht. Er ist auf
dem Weg nach Hann. Münden, um
dort Ladung zu übernehmen. Seine
Frau Edith ist lange Jahre auf dem
Schiff als Matrose mitgefahren.





MS MICHAEL, Eigner Robert Rossel. Das Schiff wurde 1959 motorisiert und war bis 1978 auf Fahrt.



MS ADI auf dem Kanal unterwegs, vollbepackt mit Holz. Vom Steuerhaus war die Kanalstrecke kaum einsehbar. Eigner war Adi Rossel.



1963 erwarb Heinz Rossel den Schleppkahn "Minden 67" und ließ ihn 1964 motorisieren und umbauen. Als MS THEO (links) war das Schiff mit 977 t Ladekapazität eines der größten und bis zum Jahr 2004 in Betrieb. MS ADI (Mitte) erwarb er 1992 für Sohn André.



Unterhalb der Weserbrücke liegen einträchtig nebeneinander die Motorschiffe DIRK (Eigner Horst Schmitt) und URSEL (Eigner Hermann Gans). Die Besitzer sind Schwäger. War eine Familienfeier der Grund für den Stopp am Wohnort? Ein vorbildlicher Landgang mit Handlauf!

MS Heinz-Günter mit voller Abladung auf Talfahrt unterhalb der Brücke in Gieselwerder. Eigner und Schiffsführer: Walter Rossel und später sein Sohn Heinz-Walter. Der Name Heinz-Günter erklärt sich daher, dass Günter Rossel, der zweite Sohn, ebenfalls lange Jahre auf dem Schiff als Matrose mitfuhr.





1965 gab Heinrich Rossel die Schleppdienste in den Bremer Häfen auf und erwarb das MS CHRISTA, benannt nach seiner Tochter. 10 Jahre war er mit Schwiegersohn Franz Simon auf Fahrt.



Das Motorschiff DIEMEL beginnt eine Reise. Eigner ist Wilhelm Stucke, der auch mehrere Schleppkähne in Bremer Häfen zur Lagerung von Getreide und anderen Gütern einsetzte.



Die Aufnahme zeigt MS DETLEF in Andernach/Rhein. Besitzer Kurt Stucke hat eine Ladung Braugerste für die Mälzerei Weißheimer angeliefert.



Motorgüterschiffe des André Rossel.

Im Jahr 1992 erwarb Vater Heinz Rossel das Schiff MS ADI (oben links) für seinen Sohn André, der mit dem Schiff bis 1998 auf Fahrt war. Dann fuhr er auf dem MS THEO (oben rechts) bis zu einer Havarie im Jahr 2004. Im selben Jahr erwarb er das MS SAMARO (I), Mitte links, das 2014 abgewrackt wurde. Seitdem ist er Eigner des MS SAMARO (II), Mitte rechts, mit dem er als letzter Schiffseigner aus Gieselwerder vorwiegend auf den norddeutschen Wasserstraßen unterwegs ist.



Links: Der kleine Schlepper BOMBE (Foto), 180 PS, Schraubenantrieb, sowie später die Schlepper ALLER und SPERBER befanden sich 1955 bis 1965 im Besitz von Heinrich Rossel. Die Dampfer dienten vorwiegend als Bugsierer und Hafenschlepper in den Bremer Häfen, bei Bedarf auch auf der Unterweser bis Brake und der Hunte bis Oldenburg.

Rechts: Hafenschlepper GREIF, 200 PS, Schraubenantrieb, war im Besitz von Gustav Senne. Er diente dem gleichen Zweck.

Verbundenheit mit Bremen - Liegeplatz "An der Tiefer"

Fast die Hälfte seines Berufslebens als Binnenschiffer verbrachte man in Bremen, so dass die Stadt für viele eine zweite Heimat war. Die "Tiefer" war ein beliebter Liegeplatz für alle Weserschiffer. Von hier aus konnte man sehr gut zu Fuß innerhalb weniger Minuten das Zentrum der Stadt mit Dom, Rathaus, Marktplatz und die Haupteinkaufsstraße am Brill mühelos erreichen. Aber auch die Kontore der Reedereien und die beliebten Gaststätten wie "Amtsklaus", "Kaiser Friedrich", "Bei Paul", "Bei Atom-Otto" und "Old Inn" waren von Bord aus nur wenige Schritte entfernt. Was man an Schiffsausrüstung benötigte, konnte man bei "Albers" am Stavendamm einkaufen.

Anlegestelle Tiefer: Hier wurden die Schleppzüge zusammengestellt, oder die Schiffsführer warteten auf Lade- und Löschtermine in den Häfen. Angelandete Schiffe warteten hier auf Beiladung. Andere Schiffe haben nur eben festgemacht, um für die bevorstehende Reise ihre letzten Einkäufe zu tätigen bzw. ihren Proviant aufzufüllen.

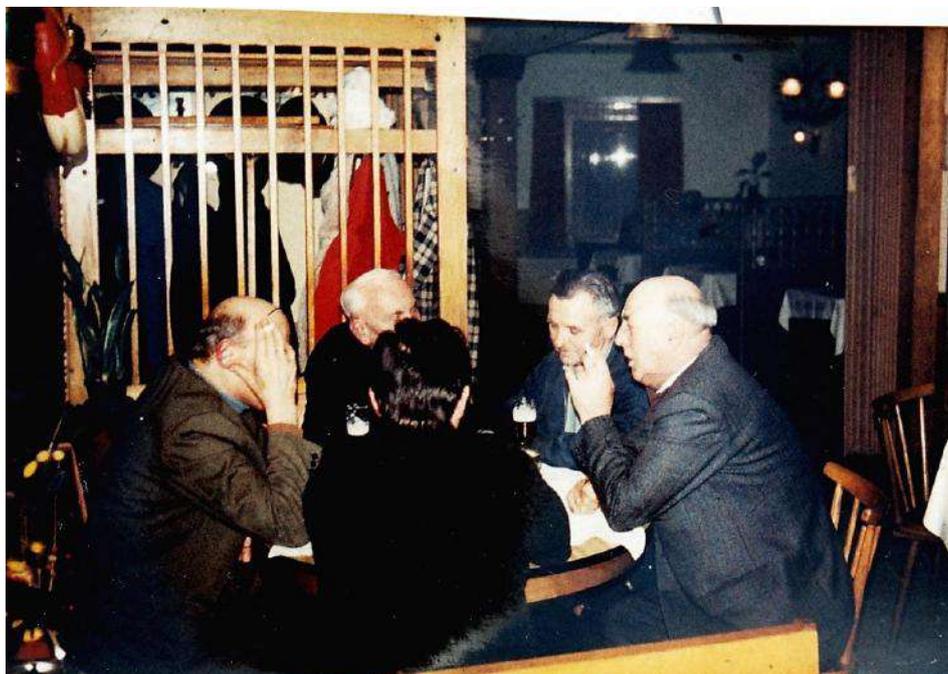


Schiffsanlegestelle "An der Tiefer" vor der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. In der Vorkriegszeit, auch noch in den 1950er und 1960er Jahren, waren hier mehrere Lagen bis zu 6 Schiffe in einer Breite von etwa 45 Metern vertaut, ohne die durchgehende Schifffahrt zu behindern.



Oben: Die 100jährige Gaststätte "Kaiser Friedrich" in Bremen, in der die Weserschiffer stets willkommen waren.

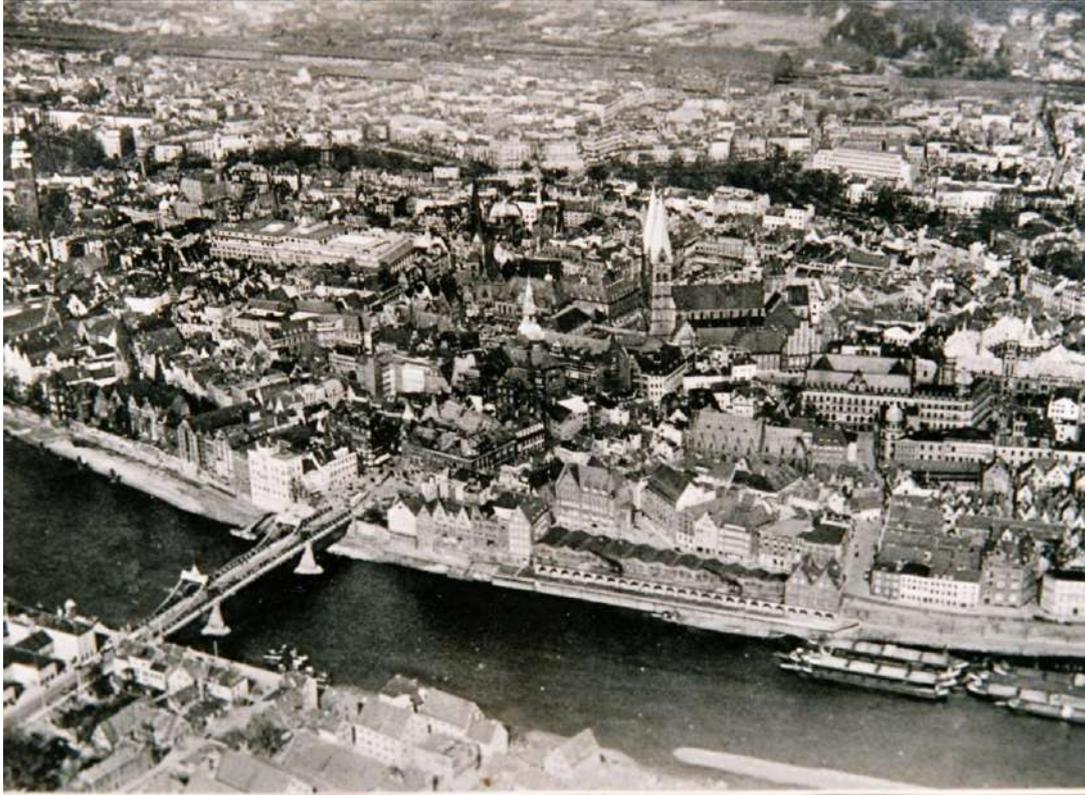
Unten: Eine Gieselwerderer Runde in einem Lokal an der Tiefer. Es gab immer viel zu erzählen. Oft stellte man fest, dass eine lukrative Reise mehreren versprochen war. V. li.: Robert Rossel, Ernst Warnecke, Wilhelm Weskamp, Walter Rossel und Sohn Heinz-Walter (Rückenansicht).



An der Tiefer in Bremen

Oben: Luftaufnahme von Bremens Altstadt aus der Vorkriegszeit. Im Vordergrund die alte Weserbrücke und rechts davon der beliebte Liegeplatz "An der Tiefer". Die Nähe des Liegeplatzes zur Altstadt, dem Stadtzentrum, ist erkennbar.

Unten: Großer Andrang von Schleppkähnen und einigen Motorschiffen an der Kaimauer des Liegeplatzes "Tiefer". Zu fünft nebeneinander liegend warten die Schiffe auf einen Ladetermin.





An der Tiefer in Bremen.

Oben:

Aus anderer Perspektive ein Blick auf die vielen Frachtschiffe, die in fünf bis sechs Reihen und bis zu fünf Schiffen nebeneinander auf eine Beladung warten.

Unten:

Das Bild zeigt noch einen der beiden Kräne beim Überladen von Sackgut - kleine Partien für Stationen an der Oberweser. Dabei handelte es sich meistens um Reis, Hülsenfrüchte, Rosinen, Trockenobst, Fischkonserven, Salzheringen in Fässern, südländische Weine wie Samos, Malaga, Tarragona und Portweine in Fässern, Gewürze aller Art und gelegentlich auch Edel-Schnitthölzer.





Fotos aus dem Jahr 1939 von Friedrich Sorger:

Oben: Schleppdampfer FULDA in Höhe des Martinianlegers, unterhalb des Liegeplatzes "Tiefer".
Die Gebäude im Hintergrund sind im Krieg zerstört worden.

Unten: Blick in den Freihafen. Die Weser und die verkehrsreichen Übersee-Häfen waren (und sind?)
der Lebensnerv Bremens.





Oben: Blick vom Wasserturm Richtung "Tiefer", 1967. Auch oberhalb der eigentlichen Liegestelle sind Motorschiffe noch zu zweit am Ufer zu sehen.

Unten: Die "Tiefer", 1987 von Karl Gerke bei einem Besuch in Bremen fotografiert. Nur noch zwei Motorschiffe! Vergangen sind die Zeiten einer florierenden Weserschiffahrt.



Bremer Freihafen, später Überseehafen genannt.

Die beiden Postkarten aus den 1920er bzw. frühen 1930er Jahren zeigen den Freihafen I, heute Europahafen, noch zu Zeiten der Segelschiffahrt. In der Mitte des oberen Bildes sieht man einen der alten Seitenraddampfer.





Oben: MS ELKE nimmt Fracht im Überseehafen auf. Im Hintergrund die Seewerft "AG WESER", auf ihr wurde 1928 der legendäre Passagierdampfer BREMEN mit 51 000 BRT gebaut, einige Jahre später das Schlachtschiff BISMARCK. Auf Fahrt ein "Hafenverbringer" (Karl Noll, Gieselwerder).

Unten: Foto von 1997. Vergangen sind die Glanzzeiten der Seehäfen von Bremen. Für Container-Transporte auf Großfrachtern reichten Wassertiefe und Infrastruktur nicht aus.



100 Jahre Kasseler Hafen

(übernommen von Karl Gerke, Vorsitzender des Schiffervereins Gieselwerder 1980-2000)

Anlässlich der 100-Jahr-Feier des Kasseler Hafens wurde im Stadtmuseum von Kassel in der Zeit von November 1995 bis 28. Februar 1996 eine Ausstellung über die Weser- und Fuldaschifffahrt sowie über die Entwicklung und den Betrieb des Kasseler Hafens gezeigt.

Initiator dieser Ausstellung war Johannes Tondera aus Kassel, der sich vor allem beim Schifferverein Gieselwerder über die Schifffahrt in diesem Bereich kundig machte. Außer Flaggen und vielen Fotos konnten dort Tausende Besucher auch noch andere Exponate des Schiffervereins Gieselwerder bewundern. Zweimal fuhren Mitglieder des Vereins mit ihren Frauen dorthin und nur deshalb, um sich zu erinnern, wie es früher einmal war. Gerne erinnern wir uns an die wohl arbeitsreiche, aber auch gemütliche und ruhige Fuldaschifffahrt, an den beliebten Liegeplatz an der "Grauen Katze" und die Ruhetage im Kasseler Hafen. Wir alle bedauern es sehr, dass wir diesen Hafen in der Nähe unserer Heimatorte nicht mehr anlaufen können.

In Wirklichkeit ist der Kasseler Hafen nur 80 und keine 100 Jahre alt geworden, denn seit dem Bau der Staustufe Wahnhausen in der Mitte der 1970er Jahre kann aufgrund der Abmessungen kein Güterschiff mehr die absichtlich klein gehaltene Schleuse passieren. Der gut ausgebaute Hafen mit einem Getreidesilo und Lagermöglichkeiten für andere Güter liegt seitdem brach. Diesem Aspekt wurde in und während der Ausstellung in Kassel leider keine Beachtung geschenkt. Den Verantwortlichen für dieses Projekt hätten möglicherweise auch unangenehme Fragen gestellt werden können.

Die Wellen schlagen vom Kasseler Hafen bis nach Bremen.

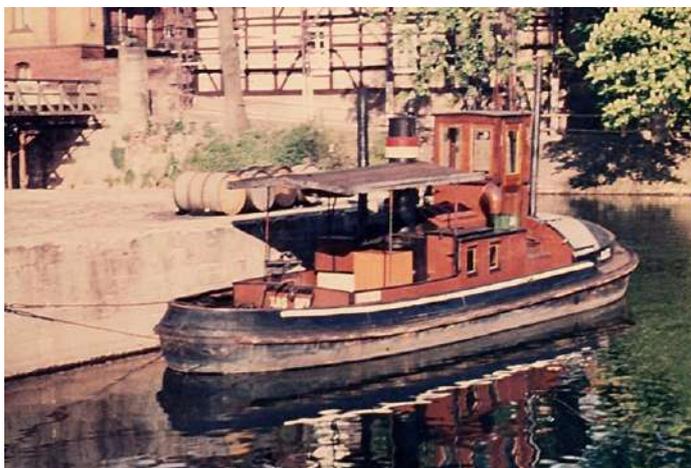
Wie man mit dem Bau von nur einer einzigen Staustufe, der in Wahnhausen an der Fulda, die gesamte Infrastruktur des Weserraumes wirksam, nachhaltig und nicht gerade zum Vorteil ihrer Bewohner verändern kann, ist deutlich geworden. Hunderte von kleinen Betrieben und Tausende von Arbeitsplätzen sind in der Folge verloren gegangen. Es waren vor allem zahlreiche kleine mittelständische Schifffahrtsbetriebe, Hafen- und hochqualifizierte Werftarbeiter sowie die unzähligen kleinen Zulieferbetriebe der Werften, die dieser Entwicklung zum Opfer fielen.



Hafen Kassel, seit 1895 in Betrieb.

Aufnahme vom Jahr 1905 zum 10-jährigen Bestehen.

Stolze Fuldaschiffer! Im Hintergrund sind zahlreiche Frachtschiffe zu sehen und die 1936 abgebrannten Speicherhallen.



Die kleine KASSEL (links) war der geeignete Schlepper für die Fulda, denn seine Abmessungen erlaubten es, dass er meistens mit dem Schleppkahn in die Fuldaschleusen passte.

Unten: An der Mauer liegt der Schleppkahn ELKE mit offenen Luken. Wahrscheinlich werden Kohlen gelöscht. Daneben liegt Schleppkahn GISELA, beide aus Gieselwerder, in Wartstellung. Erwartete Ladung für die Talfahrt: Brot- oder Futtergetreide aus hessischen Anbaugebieten. Aufnahmen aus den 1950er Jahren.





Die Fotos links zeigen, dass der Hafen Kassel in der Nachkriegszeit stark frequentiert wurde. Schiffe kommen mit Ladung an und werden, nachdem die Ladung gelöscht wurde, vor allem wieder mit Getreide aus Nordhessen beladen. Das neue Silo verfügte über eine eigene Getreidelösch- und Verladungsanlage. Im Vordergrund auf dem oberen Foto ist der kleine Motorschlepper KASSEL zu sehen.

Vergangen sind die Zeiten der Frachtschifffahrt auf Fulda und Oberweser. Die unterbliebene Kanalisierung der Oberweser ist der wesentliche Grund. Diese Entwicklung ist zu bedauern, da der Transport von Gütern mit Schiffen nicht nur die günstigste, sondern auch die umweltfreundlichste Möglichkeit der Beförderung ist.

Das klägliche Ende eines einst verkehrsreichen Hafens zeigt das Foto unten. Nur noch Sportboote liegen an der Hafenanlage. Die Kräne wurden bereits 1975 demontiert, weil nach dem Bau der Staustufe Wahnhausen keine Frachtschiffe den Kasseler Hafen mehr erreichen konnten.



Der einstige Hafen für den Umschlag von Gütern dient heute als Sportboothafen für den Yacht-Club Kassel. Die alten Speichergebäude werden noch genutzt.

Karlshafen - ein Hafen ohne Schiffe?

"Ein Hafen ohne Schiffe", berichtete die Zeitung "Weg und Fähre" in ihrer Ausgabe 5/2002 und meinte damit den Hafen in Bad Karlshafen, dessen Besonderheit es sei, dass hier noch nie ein Schiff angelegt habe. Offensichtlich war der Redaktion nicht bekannt, dass dieser Hafen einst einen Zugang zur Weser (Schleuse und Zugbrücke) hatte und zur Zeit der Treidelschiffahrt (18. und 19. Jahrhundert) rege genutzt wurde. Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts bot er kleineren Schiffen und auch Flößen Schutz vor Hochwasser und Eisgang.

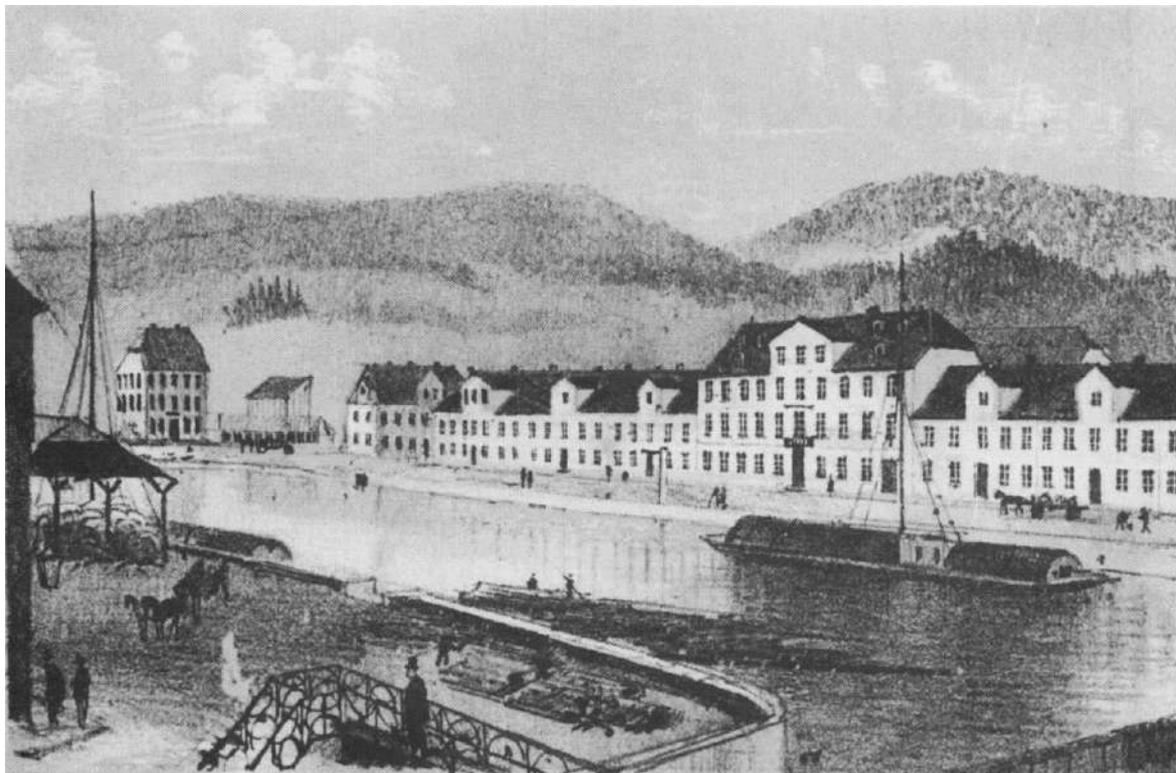
Das Foto zeigt den Schleppkahn AUGUSTE im Hafen von Karlshafen um 1913/1914, daneben liegt ein Lattenschiff, gebaut auf der Schiffswerft in Gieselwerder. Wilhelm Rossel, genannt Angerschneider, aus Gieselwerder hatte bereits 1913 den Mut, das Schleppschiff AUGUSTE auf einer Werft in Bodenwerder aus Eisen bauen zu lassen. Das Schiff hatte eine Länge von 34,18 m, eine Breite von 4,58 m, einen Tiefgang leer von 0,29 m und beladen von 1,13 m, es konnte damit 111 t befördern. Der Kahn war also auf die damaligen Wasserverhältnisse auf der Weser zugeschnitten und beförderte überwiegend Stammholz aus dem Reinhardswald und Bramwald für die Holz verarbeitenden Betriebe in Karlshafen und Beverungen.

Man ließ sich von der Strömung zu Tal treiben, und bergwärts machte man an einem Schleppzug fest, die regelmäßig weseraufwärts fuhren. Das wurde dann auf dem kleinen Dienstweg mit einigen Bier für die Schleppzugbesatzung abgerechnet..

Die AUGUSTE wurde zu Beginn der 1930er Jahre an das Wasser- und Schifffahrtsamt Osnabrück verkauft und fuhr noch viele Jahre Steine für die Böschungen des Mittellandkanals.



Auf dem Foto ist die Ehefrau Auguste von Wilhelm Rossel zu sehen, rechts neben ihr der älteste Sohn Friedrich (*1902), ferner ihre Schwiegermutter.



Hafen von Karlshafen

Oben:
Lithographie von R.
Geissler, um 1860, mit
Bockschiff im Hafen.

Unten:
Das Wiegehäuschen mit
Kran zum Entladen der
Schiffe, kurz vor dem
Abriss um 1928.
Links Teilansicht des
Packhauses. Es diente
als Aufbewahrungs- und
Umschlagsplatz für
Waren, aber auch für
Sitzungen von Rat und
Kommerziendeputation
. Später nur noch
Rathaus.

Zwei Schleppzüge in Karlshafen warten auf Wasser.

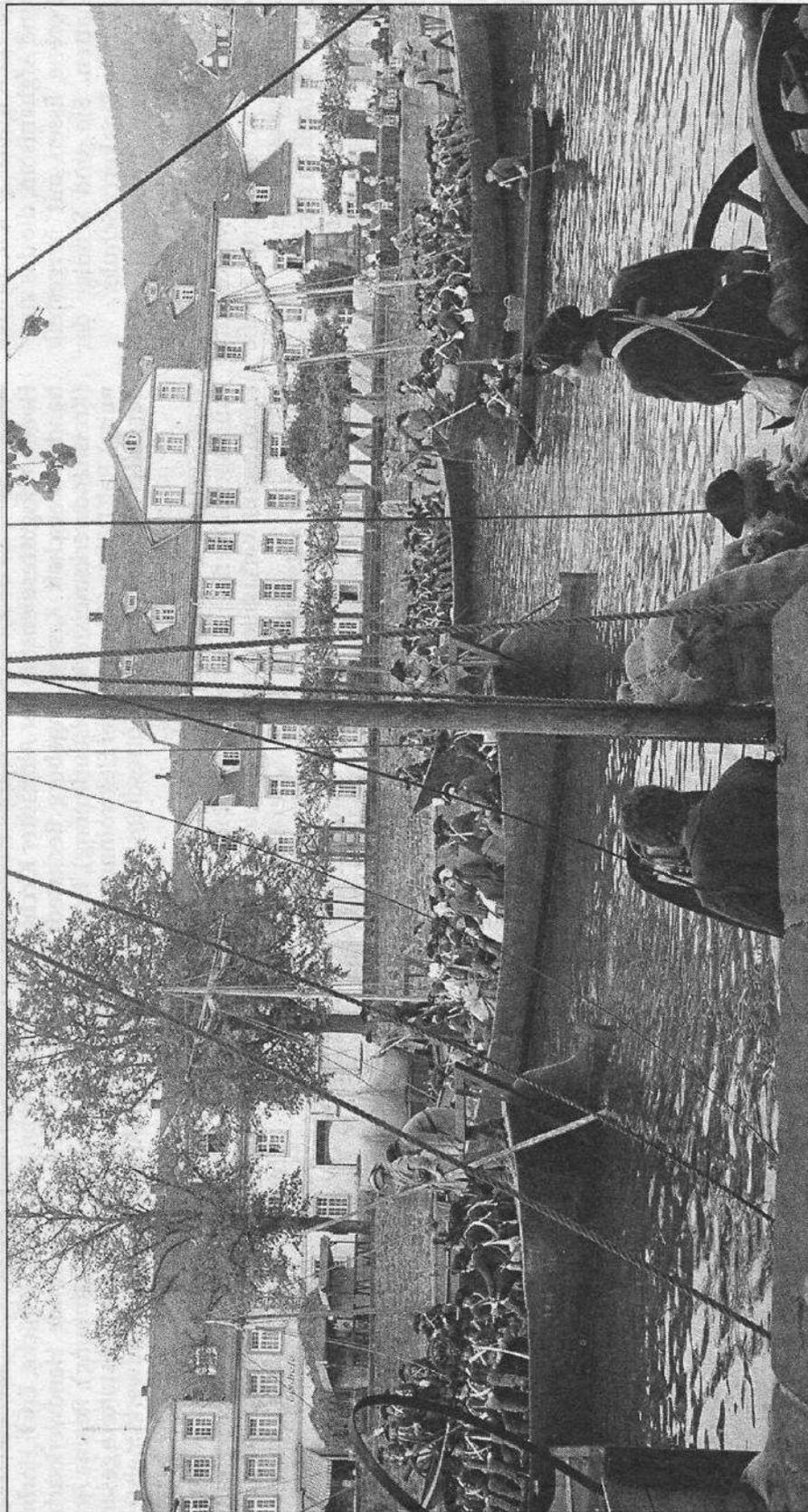
Zwei Schleppzüge haben in Karlshafen angelegt, denn die Schleppkähne sind nach Wasserstand abgeladen, um möglichst viel Tonnen Ladung mitzunehmen. Die Schleppkähne sind vermutlich für Kassel bestimmt. Durch den Zufluss der Diemel war bis Karlshafen noch eine zügige Fahrt möglich, aber jetzt reicht der Wasserstand nicht mehr. Es wird eine "Welle" geschickt, das heißt, vom Edersee und aus den Schleusenhaltungen der Fulda wird Wasser abgelassen; das braucht natürlich einige Zeit, bis es da ist. Dann muss die Fahrt sofort aufgenommen werden, damit zunächst Hann. Münden erreicht wird.

Auf dem Foto ist zu erkennen der Schlepper HAMELN, die Besatzung kommt aus Oberweser. Kapitän war lange Zeit Emil Diedrichs aus Gottstreu, Matrose dessen Sohn Emil, als Maschinist war Herbert Schröder aus Oedelsheim an Bord. Die HAMELN hatte drei MWM-Motoren mit je 180 PS, also auch drei Schrauben. Damit war der Schlepper bestens für den Schleppbetrieb auf der Oberweser geeignet.

Der Schlepper BREMEN hatte auch Besatzungsmitglieder aus Oberweser. Wilhelm Scholle aus Gieselwerder war lange Jahre als Steuermann auf der BREMEN tätig, später Günter Dörbaum. Wilfried Rossel, Heinz Gerke und Wilfried Hiddersen, alle aus Gieselwerder, waren hier als Matrosen beschäftigt. Der Schlepper BREMEN war für die Oberweser gebaut und ebenfalls mit drei MWM-Motoren mit je 180 PS ausgestattet.

Bei dem 1. Schleppkahn handelt es sich um ALWINE; Schiffsführer und Eigner waren die Eheleute Pollmann aus Oedelsheim. Bei den anderen 5 Schleppkähnen handelt es sich um reedereieigene Schiffe der BMSAG. Das Personal kam meistens von der Oberweser, insbesondere aus Gieselwerder, Oedelsheim und Herstelle.





Der Winter, der ein Sommer war. Für die Einschiffungs- und Abschiedsszenen bildete Bad Karlshafen im Mai 1976 den Rahmen in dem von Regisseur Fritz Ungelter gedrehten Spielfilm nach dem Roman von Sandra Paretti. Über 14 Tage hatten die Filmemacher im Mai in Karlshafen Quartier bezogen und stellten die Stadt für die einwöchigen Dreharbeiten auf den Kopf. Etwa 150 Bürger wirkten als Statisten mit, Verkehrszeichen und Antennen wurden abgebaut, Grünanlagen eingeebnet, Asphaltstraßen mit Sand bedeckt, Autos verbannt. Im Hafen (Bild) und durch den Schleusenkanal führen sogar Schiffe. Moderne Gebäude (wie die Kirche am Hafen) wurden durch Übermalungen auf Glas (Matte-Painting) vor der Kamera abgedeckt.

Archivfoto: Borckenhagen

Die Weserumschlagstelle in Hann. Münden

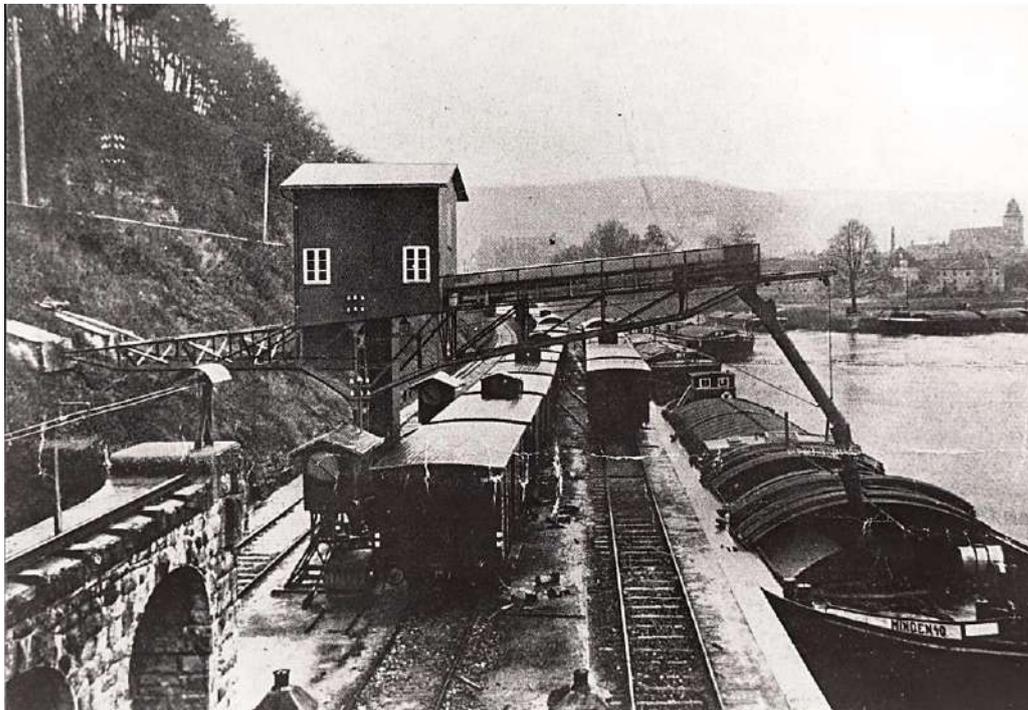
Hier befand sich sowohl ein elektrischer Kran für den Umschlag von Stückgut als auch eine Verladeanlage mit einem Laufband für lose Kali- und andere Salzgüter. In der Saison wurden manchmal zwei bis drei Schiffe an einem Tag beladen. Kali- und andere Salzprodukte kamen per Waggon aus den hessischen und thüringischen Salzbergwerken im Werraraum. Der Frachtsatz für die Schiffe betrug für eine Tonne Kali für die 370 km lange Strecke von Hann. Münden bis Bremen 5,00 DM, und in den 1970er Jahren lag er noch darunter.

Oftmals musste zusätzlicher Leerraum von Hameln oder Minden nach Hann. Münden geschleppt werden.

Vor dem Zweiten Weltkrieg und selbst in den 1950er Jahren wurde hier noch Stückgut umgeschlagen. Als Importgut kamen von Bremen oftmals Hülsenfrüchte, Zellulose und Papier. Kubazucker wurde damals auch noch für die Weiterverarbeitung in den hessischen und niedersächsischen Zuckerfabriken importiert. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden auch Spielwaren aus den mittelständischen Spielwarenwerken in Thüringen, Sachsen und Bayern verladen. Die Schiffer nannten eine solche Ladung "Nürnberger Tang", und sie waren selten erfreut über eine solche Fracht, denn das war ein sperriges Ladegut mit wenig Gewicht. Die Schiffe hatten dementsprechend einen geringen Tiefgang und waren während der Fahrt zu sehr dem Wind ausgesetzt.

Im Jahr 1936 wurden an der Umschlagstelle Hann. Münden 223 000 t und im Jahr 1968 immerhin noch 72 115 t Güter umgeschlagen.

In den letzten Jahren fanden gelegentlich Schwertransporte mit flachgängigen Transportschiffen statt, wenn der Wasserstand mitspielte.





Oben: Weserumschlagstelle Hann. Münden in den 1950er Jahren mit Lagerhaus, elektrischem Kran für Stückgut und Verladeanlage für Kali und Schüttgut.

Unten: Schubeinheit unterhalb von Hann. Münden. Spezialtransport. An Bord befand sich eine 220 t schwere Turbine.



Die Schlachte in Bodenfelde

Nach der Umschlagstelle in Hann. Münden sowie Hafen und Kai in Bad Karlshafen war die Schlachte in Bodenfelde für die Schifffahrt an der oberen Weser von größerer Bedeutung. Im ausgehenden 18. Jahrhundert hatte die Uslarer Eisenhütte an der Schlachte ein Magazin errichtet, ebenfalls bestand hier ein Torfhaus für Torf aus Silberborn, auch ein Steinhof für Sollingsandsteine.

Nach 1900 erhielt die Schlagd einen Anschluss an das Schienennetz. Die Kalibergwerke von Volpriehausen, zu damaliger Zeit mit maximal 700 Beschäftigten der größte Industriebetrieb in der Region, errichteten eine Umschlaganlage zur Verladung ihrer Salzprodukte. Die Gleise verbanden die Hafenanlage nicht nur mit dem Bahnhof, sondern auch mit dem Holzverkohlungswerk (HIAG). Die Industrieholz im Nahverkehr transportierenden "Bullen-Schiffe" - zumeist im Besitz Gieselwerderer Eigner - entluden hier, aber auch unmittelbar neben dem weseraufwärts liegenden Verkohlungswerk ihre Fracht.

Ab Bodenfelde verschiffte auch die Glashütte Amelith, die 1926 stillgelegt wurde, Glasprodukte nach Norddeutschland und nach Übersee. Holz aus dem Solling, meist als Schnittware, und im nahen Werk hergestellte Holzkohle gingen ebenfalls per Schiff nach Norden.

Die abgehende Fracht überwog die bezogenen Güter bei weitem.

Unterhalb der Kaimauer bis zur Einmündung des Reiherbachs befand sich der Floßbauplatz.



Seitenraddampfer MINDEN mit Schleppkähnen an der Schlachte in Bodenfelde. Foto aus den 1920er Jahren. Der Raddampfer MINDEN wurde 1934 abgewrackt.



An der Schlachte in Bodenfelde in den frühen 1950er Jahren.
Ein Schleppkahn wird beladen, vermutlich mit Basaltsplitt von der Bramburg, der über Volpriehausen mit der Bahn angeliefert wurde. Auf dem unteren Foto sind die Gleise und eine Einrichtung zum Umschlag der Schüttgüter zu erkennen. Im Hintergrund sind zwei Flöße aus Fichtenstämmen zu sehen, die im Bau sind.



Der Schifferverein Gieselwerder - nur einige Stichworte

- Gründung des Vereins am 15. Februar 1929 im Gasthaus "Zum Anker" (Inhaber Georg Tute) durch 44 Binnenschiffer und Wasserbauer.
- Fahnenweihe nach 25 Jahren am 29. Mai 1955 (Pfingsten), als großes Fest mit Festumzug gefeiert. Auf beiden Seiten der Weser unterhalb der Brücke hatten Schleppzüge und Talfahrer festgemacht.
- Insbesondere in den 1950er und 1960er Jahren fand jeweils der traditionelle Weihnachtsball in der "Gaststätte Becker" statt.
- Zunehmende Vereinsaktivitäten nach Aufgabe der Berufsschifffahrt, Vereinsfeiern wie Waldfeten, Hafenkonzerte an der alten Anlegestelle (später Schifferplatz), Aufstellung Steuerhaus, Flaggenmast, Schiffsschrauben und Anker, Motivwagen "SK Fotuna" für Veranstaltungen.
- Feier des 75jährigen Jubiläums am 04. Juli 2004 im festlichen Rahmen. Während der Veranstaltung wurde eine Ausstellung zur Binnenschifffahrt gezeigt. Diese Ausstellung bildete die Grundlage für das "Schiffermuseum", das in der ehemaligen Schule "In der Klappe 11" mit erheblichen Eigenleistungen eingerichtet wurde. Das Schiffermuseum ist mit Exponaten aus der Fahrenszeit bestückt und gibt mit Fotos und qualifizierten Beschreibungen Einblick in die Schifffahrt auf der Weser im letzten Jahrhundert.
- Vorsitzende des Schiffervereins Gieselwerder: 1929-1933 Heinrich Dörbaum, 1933-1935 Martin Rossel, 1935-1945 Adam Gerke, 1945-1963 Fritz Requard, 1963-1973 Alfred Rossel, 1973-1980 Horst Schmitt, 1980-2000 Karl Gerke (auch Ehrevorsitzender), ab 2000 Jürgen Noll.



Der Vorstand, 2004:

Oben v. li.: Erhard Weskamp, Georg Rossel, Hartmut Rossel, Herbert Rossel.

Unten v. li.: Jürgen Noll, Eberhard Noll, Adi Rossel. Es fehlt Schriftführer Rainer Noil.



Der "Maritime Platz" (später in Schifferplatz umbenannt) im Jahr 1992 bei der Veranstaltung "Hafenkonzert". Das neu gestaltete Steuerhaus mit Ortswappen (oben) und der Mast mit Flaggenschmuck (unten), vom Verein mit viel Arbeitseinsatz hergerichtet.





Zur 900-Jahr-Feier in Gieselwerder im Jahr 1993: Radio Bremen sendete das "Hafenkonzert" aus dem Festzelt. Initiiert und mitorganisiert wurde die Übertragung maßgeblich von Karl Gerke, dem Vorsitzenden des Schiffervereins. In der Gesprächsrunde v. li.: Georg Rossel und Karl Gerke (Schifferverein), Roland Henne (Bürgermeister), Dirk Korinth (Wasser- und Schifffahrtsamt), Moderator Werner Prill, Albert Deiß (Heimat- und Verkehrsverein) sowie Willi Waßmuth (verdeckt, Flößer).



Links und nächste Seite oben rechts: Gruppe Schifferverein mit Fahne und Motivschiff "Fortuna" beim Festzug "900 Jahre Gieselwerder".

Rechts unten. Abordnung des Schiffervereins bei einem Fest in Minden im Jahr 1999. Von links: Eberhard Noll, Ernst Müller (Heinsen), Karl Gerke, Adi Rossel, Gerda Gante. (Foto: G. Gante)



Zum Schluss

Es sei noch einmal angemerkt: Dies ist keine umfassende Darstellung der Schifffahrtsgeschichte im Weserraum, sondern ein komprimierter Überblick mit dem Schwerpunkt "Schifffahrt in Gieselwerder". Die Bildauswahl orientiert sich an den DIA-Vorträgen und der Qualität der Fotos. Die Beschreibungen sind knapp gehalten, wie bei einem Fotobuch üblich.

Nicht behandelt werden konnte die Personenschifffahrt, auch nicht die Schifffahrt im Nahverkehr. Andere Handwerke am Fluss wie die Flößerei, der Wasserbau und die Fischerei blieben außen vor. Nur marginal mit einbezogen wurde das Vereinsleben der Schiffer in Gieselwerder und das Schiffermuseum.

Wir sehen das Fotobuch als kleinen Beitrag zur Erinnerung an einen bedeutenden Abschnitt der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung des Dorfes.

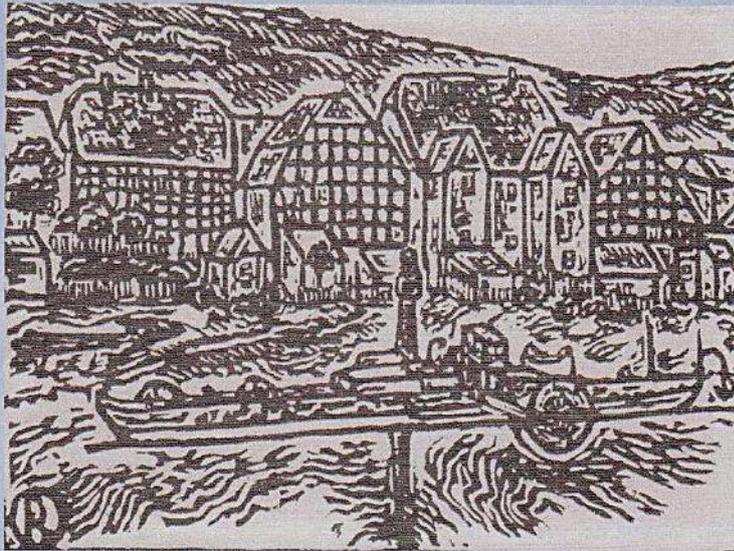
Nachweise/Quellen:

- Fotos, Karten, Dokumente
 - Sammlung Verein Heimat und Kultur Gieselwerder e.V.
 - Sammlungen Karl Gerke, Herbert Rossel und Roland Henne.
 - Privatbesitz bzw. Einzelnachweis.
- Literatur (Auswahl)
 - Karl Löbe: Weserschiffer. Ein Bild von Leistung und Leben der Schiffseigner auf der Weser. Bremen, 1961.
 - Karl Löbe: Das Weserbuch. Roman eines Flusses. Hameln, 1968.
 - Jutta Bachmann/Helmut Hartmann (Hrsg.): Schifffahrt Handel Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, Minden, 1987.
 - José Kastler/Vera Lüpkes (Hrsg.): Die Weser. Ein Fluss in Europa. Aufbruch in die Neuzeit. Holzminden, 2000.
 - Albert Deiß et al.: 900 Jahre Gieselwerder 1093-1993. Beiträge zur Orts- und Heimatgeschichte und zum Dorfleben. Oberweser/Dransfeld, 1993.
 - Jürgen Noll/Herbert Rossel: Festschrift 75 Jahre Schifferverein Gieselwerder, 4. Juli 2004.

Fotobücher des Vereins Heimat und Kultur Gieselwerder e.V.

- Band 1: Roland Henne und Michael Müller: Flucht und Vertreibung vor 70 Jahren - Aufnahme und neue Heimat in Gieselwerder, 2016, 60 Seiten.
- Band 2: Roland Henne und Michael Müller: Kriegsende vor 70 Jahren in Gieselwerder, 2016, 48 Seiten.
- Band 3: Roland Henne: Waldglashütten im Bergland an der oberen Weser. 20 Jahre Geländebegehung im Überblick. 2016, 72 Seiten.





Raddampfer FULDA um 1950 am Weserufer in Gieselwerder.
Linolschnitt aus dem Jahr 1992 von Günter Rossel
(Schiffer von 1966-1993).



www.posterXXL.de