

Als die Natur noch Baumeister war

Teil 1: Die historische Weser / Aus heutiger Sicht nahezu unvorstellbarer Fischreichtum

VON ANDREA HARTMANN, JULIANE TACK, GÖTZ-BODO KIEHL, WINFRIED MEYER UND DETLEF SÖNNICHSEN

Minden (mt). Was wollen die Weserfreunde? Eines der fünf Projekte heißt Weserinsel-Schöne Weser. Ziel ist es, die stark verbaute Weser in konfliktarmen Abschnitten wieder zu revitalisieren. Konfliktarm sind die Oberweser, auf der die Berufsschifffahrt zum Erliegen gekommen ist und die Petershäger Schleifen, die vom Schiffsverkehr frei sind.



Das Einzugsgebiet der Weser. Grafik: Weserfreunde e. V.

Selbst unsere Großeltern und Urgroßeltern haben kein anderes Bild von der Weser, so wie man sie heute sieht - doch sie war mal anders, als nur die Natur Baumeister war. Ungefähr vor 300 Jahren und ganz intensiv vor 130 Jahren begann der massive Ausbau durch den Menschen zum Zwecke des Warentransportes. Die ersten umfassenden Arbeiten gehen auf den generellen Ausbauvorschlag von 1879 zurück, sie erfuhren nach der 2. Version der preußischen Verwaltung von 1916 eine konsequente Fortsetzung: Den Fluss zur Schiffbarmachung auf einheitliche Breite und Tiefe bringen.

Ziel war eine durchgehende Wassertiefe

Das bedeutete Befestigen der Ufer und Konzentrieren der Strömung durch Buhnen. Ziel war eine durchgehende Wassertiefe von 1,00 m oberhalb und 1,25 m unterhalb



Gedränge am Unterhafen Schachtschleuse um 1930. Quelle: WSA Minden

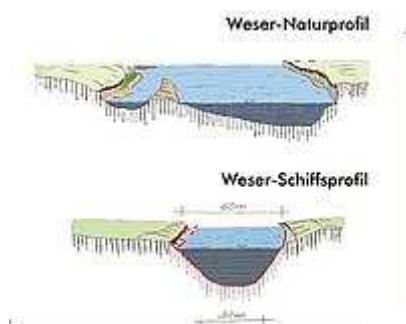
Mindens beim sogenannten Kleinmittelwasserabfluss (niedriger Wasserstand). Als

Zielgröße wurde ein Schiffstyp mit 60 m Länge und rund 9 m Breite ins Auge gefasst (Tragkraft 600 t). Viele Binnenwasserstraßen in Deutschland werden

heute auf den Binnenschiffstyp GMS mit 110 m Länge, 11,4 m Breite und einer

Tragkraft von 2100 t ausgelegt. In den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde mit den Staustufen die Mittelweser weiter ausgebaut und hier der Schifffahrt eine verlässliche Wassertiefe angeboten, die diesen Abschnitt bis Minden auch heute noch für die Warenverteilung von Bremen ins Hinterland wirtschaftlich attraktiv macht.

Fachleute zählen die Weser zu den am stärksten verbauten Flüsse Deutschlands. Diese außerordentlichen Anstrengungen zur Schiffbarmachung verwundern, ist doch die Weser vom Wasserangebot in Minden nicht viel anders als Neckar, Main und Mosel und es fehlt oberstrom lohnende Wirtschaft. Ein Motiv war hierfür, dass die preußische Regierung eine zum Rhein politisch beherrschbare alternative Warenverteilungstrasse für Westfalen suchte. Mit der Verbreitung der Eisenbahnen rückte dieser Aspekt in den Hintergrund.



Naturprofil und Schiffsprofil. Grafik: Weserfreunde e. V.

Wie aber sah die Weser vor dem Ausbau aus, was ist ihre natürliche Erscheinung gewesen? Aufgrund ihrer Größe zählt die Weser als Strom und ihre Heimat sind zwei grundverschiedene Landschaftstypen: Die Oberweser verläuft im Mittelgebirge und die Mittelweser in der norddeutschen Tiefebene. Interessant ist, dass die Weser als einziger Strom Deutschlands, sein gesamtes Gebiet innerhalb der Grenzen hat. Sie bezieht ihr Wasser sowie ihr Bettmaterial aus Bayern, Thüringen, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Aus den verschiedenen Gesteinstypen der Mittelgebirge lösen

die Zubringerflüsse Steine, Kies und Boden heraus und liefern es der Weser in Hannoversch Münden zu.





Frachtkahn bei Rinteln um 1800.

"Doppelbetten" bildeten kleine Inseln

Während heute die durch den Ausbau erzwungene Bettgeometrie Lehm, Sand und Kies weitgehend durchtransportiert, hat die Weser früher damit ihr Flussbett gestaltet. Und das in einer typischen Weise.

Die Oberweser legte ihr Bett in engen Tälern schwach gewunden an (z. B. Vlotho) und ausgeprägt mäandrierend in weiten Tälern (z. B. Eisbergen). Das Bett war im Wesentlichen einstromig, selten legte sie "Doppel"- oder noch mehr "Betten" an. "Doppelbetten" bildeten kleine Inseln. Das Bettprofil war ungleichförmig, variierend in der Breite, der Tiefe und hatte Anschlüsse an ältere Rinnen in der Aue. Ein ähnliches Bett, das im weiteren Verlauf immer breiter wurde, baute sich die Mittelweser, doch ihr Lauf war deutlich gewundener. Schiffer in grauer Vorzeit bewegten sich daher auf ihrer Fahrt durch die Mäander oft gegen ihre eigentliche Reiserichtung. Eis und Hochwasser veränderten immer wieder das Flussbett. Prallufer waren starker Erosion ausgesetzt. Mäander verlagerten sich. Die Ufer der Gleithänge waren reichhaltig strukturiert durch Altarme, Werder, Inseln, Sand- und Kiesbänke. Mit der ersten Besiedlung durch die Ackerbauern waren der Fluss und seine Ufer jedoch langsam aber stetig den vielfältigen Einwirkungen der Menschen ausgesetzt. Die Auen wurden nach und nach zur Gewinnung von Brennholz und als Weide für Rinder, Ziegen und Schafe genutzt. Siedlungen wurden angelegt, Abwässer gelangten in das Gewässer. Die Weser war stets Lebensgrundlage, sei es als Nahrungslieferant, sei es als Rohstofflieferant, sei es als Transportweg. Bereits von der ersten Besiedlung an durch Ackerbauern war die Weser Transportweg. Zur Zeit der Landnahme durch die frühen Ackerbauern stellten im wegelosen Umland die Flüsse die einzigen Transportwege dar. Die Besiedlung des Weserraumes erfolgte von Süden her über den Fluss. Die Ackerbauern transportierten ihre Gruppenangehörigen und Habe in ausladenden, ovalen Fellbooten bis zu 4 m Durchmesser und Spantenskelett.

Damit wuchs auch der Warenhandel. An geeigneten Anlegeplätzen entwickelten sich Ufermärkte, die dem Umschlag der Waren für das Hinterland dienten. Aus heutiger Sicht muss der Fischreichtum der Flüsse noch im Mittelalter unvorstellbar gewesen sein. Ungeklärte, von Chemie noch freie Abwässer von Mensch und Tier düngten die Flüsse und versetzten sie in einen fruchtbaren Zustand. Von den organischen Reststoffen und den Massen von Bakterien, die diese zersetzten, lebten die Kleintiere im natürlichen Sohlsubstrat. Diese Kleintiere waren der Anfang der Nahrungskette der Fischfauna. Voraussetzung für diese biologischen Abläufe war ausreichender Sauerstoff im Wasser.

Der bis dahin unregulierte, offene Fluss hatte dafür die erforderliche Struktur und lieferte durch Verwirbelung des Wassers über Kiesbänke in Uferzonen ausreichend Sauerstoff nach. Schon vor Beginn der ersten Ausbaumaßnahmen für die Schifffahrt war der Fluss zwar nicht mehr im Naturzustand. Er war allerdings immer noch ein frei fließendes, offenes Gewässer, das über gute Selbstreinigungskraft verfügte, um seine Biologie zu gewährleisten. Dieses Potenzial hielt an, bis im 19. und 20. Jahrhundert der Fluss für die Bedürfnisse der Industriegesellschaft umgebaut wurde. Dazu mehr im 2. Teil "Die Weser heute".

Die Autoren sind Mitglieder des Vereins Weserfreunde

Dokumenten Information

Copyright © Mindener Tageblatt 2010

Dokument erstellt am 11.06.2010 um 21:17:10 Uhr

Texte und Fotos aus MT-Online sind urheberrechtlich geschützt.
Weiterverwendung nur mit Genehmigung der Chefredaktion.



Jetzt das Mindener Tageblatt testen !

Probeflieferung: 12 Ausgaben kostenlos und unverbindlich.

Das könnte Sie interessieren



Hamburger Hof muss umziehen

Nach MT-Informationen hat die Lebenshilfe Interesse an einem Bauvorhaben auf dem Grundstück. Möglicherweise



könnte am Königswall 2012 ein Lebenshilfe-Center entstehen.

Der [mehr](#)



Gratis Ratgeber zur Neukundengewinnung

Nutzen Sie unseren Ratgeber "Die BESTEN Methoden NEUE KUNDEN ZU GEWINNEN" um Ihren Geschäftserfolg zu steigern. [mehr](#)

 ANZEIGE



Planer werden mit Einwänden konfrontiert

Als Vorsteher der Versammlung der Regio-Port Weser moderierte Buhre vor rund 150 Interessierten zusammen mit den an der Planung beteiligten Experten die öffentliche... [mehr](#)



Neue Laternen für Weserbrücke

Ein letzter prüfender Blick auf den Haken des Baukrans und schon klettert Elektriker Jan Schlensker (25) in den Stahlkorb, der wenige Sekunden später vom Drehkran über die Weser

in [mehr](#)

 powered by plista

URL: http://www.mt-online.de/lokales/minden/?em_cnt=3596673&em_loc=239