



Zwischen Stadt und Fluss liegt in Minden das Glacis. Dieser beliebte Stadtwald bietet Naherholung pur, doch Touristen finden oft nicht den Weg in die Innenstadt. Allerdings ist hier gerade in den vergangenen Jahren an beiden Uferseiten viel passiert – und Strandbar und Schiffmühle sind die Sommertreffpunkte schlechthin.

Foto: Karsten Klama

Wenn die Trommeln an die Weser rufen

Weser von oben: Gleich zwei große Wettkämpfe widmet die Wassersportstadt Minden dem Drachenboot. Neben dem Weserdrachen-Cup eine eigene Regatta beim Blauen Band der Weser.

Von Anja Peper

Minden (mt). Ein Schlag, ein Rhythmus. Schon von Weitem kündigt sich das Drachenboot an. Man hört es, bevor man es sieht. Während Ruderboote, Kanus und Kanadier fast lautlos auf dem Wasser vorbeigleiten, ist das dekorative XXL-Boot mit 20 Paddlern – plus Trommler vorne und Steuermann hinten – ein Spektakel. Gleich zwei große Wettkämpfe auf der Weser widmet die Wassersportstadt Minden dieser Disziplin: neben dem jährlichen Weserdrachencup (WDC) gibt es eine eigenständige Regatta beim Blauen Band der Weser. Zu beiden Veranstaltungen kommen Besucher aus dem In- und Ausland.

Es ist nicht nur der Wassersport, der sie anzieht. Ein großer Pluspunkt der Weserpromenade ist das unvergleichliche Panorama. Wer

der Fußgängerbrücke aus verfolgen. Bis zu 300 Meter lang ist die Kurzstrecke, die von den Paddlern punktgenau volle Kraft und Konzentration fordert. Schon oft hat nur ein Wimpernschlag das Finale entschieden. Bei starker Strömung haben es schon Teams in weniger als einer Minute ins Ziel geschafft.

Neben hochkarätigen Teams, die schon an Weltmeisterschaften oder anderen großen Turnieren teilgenommen haben, sind bei den beiden Mindener Regatten auch viele weniger ambitionierte Paddler am Start. Ihnen geht es vor allem um den Spaß und die Geselligkeit. Jedes Team gibt sich einen Namen, der Hinweis sein kann auf die Herkunft. Das örtliche Finanzamt nennt sein Boot „Steuergaleere“, die Edeka Minden-Hannover hat es „Ede Kahn“ getauft. Diverse Betriebsport-Mannschaften drücken sich die Paddel in die Hand.

Alle Paddler müssen mit anpacken, um den sperrigen Kahn ans Wasser und wieder zurück zu hieven: Ein Boot der europäischen Standard-Klasse

ist fast 12,50 Meter lang und wiegt 250 Kilogramm. Hinzu kommen der aufwendig geschnitzte und bemalte Kopf sowie der Schwanz. Beides stellt den stilisierten Drachen dar, was die Boote zum Hingucker macht. Der Sport hat vom fernen China aus Minden und den Rest der Welt erobert: Bei Internetrecherchen stößt man auf organisierte Drachenbootwettkämpfe schon während der Sui-Dynastie (581-618) und der Tang-Dynastie (618-907). Mit großen Parkflächen (Schlagde und Kanzlers Weide) sowie mehreren Bootshäusern an der Weserpromenade bietet Minden die entsprechende Infrastruktur für großen Wassersport. Auch die Wege zu den Unterstützern sind kurz: Das Know-how und Equipment von DRK, DLRG und Wasserschutzpolizei sind unerlässlich bei den Regatta-

Fernsehturm und Kaiser-Denkmal prägen diese einzigartige Kulisse.

den Blick in die Ferne Richtung Gebirge lenkt, hat von hier aus den besten Ausblick auf zwei der wichtigsten Landmarken der Region. Links oben über dem Durchbruchstal Porta Westfalica streckt sich der Fernsehturm senkrecht gen Himmel. Rechts das monumentale Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Bei wolkenlosem Himmel heben sich die Konturen gestochen scharf gegen den blauen Himmel ab. Diese Landschaft ist schon für sich genommen ein Magnet.

Viel Trubel gehört zu den Regatta-Wochenenden. Das Blaue Band ist Wassersport mit Volksfest. Bis zu vier Drachenboote jagen nebeneinander den Fluss hinunter, angeführt von Steuermann und Trommler sowie von Tausenden Zuschauern, die die Promenade säumen oder die Wettkämpfe von

ten. Auch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Minden ist immer mit im Boot, wenn es um die Organisation der Großveranstaltungen geht. Wenn die Drachen



Aufwendig geschnitzt und bemalt: Die Drachenköpfe an den Booten. MT-Foto: Archiv (Alex Lehn)



Die Gastgeber des Weserdrachencups: Im vorderen Boot paddeln die Teammitglieder der Mindener Kanusportgemeinschaft (KSG) in orangefarbenen Shirts. MT-Foto: Archiv (Alex Lehn)



Von der Weißen Flotte aus hat man einen guten Blick. Foto: Archiv (Christian Schwier)



Beliebt bei den Zuschauern am Ufer und auf der Brücke: die Fackelschwimmer. MT-Foto: Archiv (Thomas Kühlmann)



Prägnant ist die Silhouette des Kaiser-Wilhelm-Denkmal über dem Szenario an der Weser. MT-Foto: Archiv (Alex Lehn)



Die Farben der festlich beleuchteten Boote beim Blauen Band spiegeln sich auf der Wasseroberfläche. MT-Foto: Archiv (Alex Lehn)

auf der Weser los sind, muss sich auch die Fahrgastschiffahrt darauf einstellen. Beim Blauen Band sind mehr als 300 ehrenamtliche Helfer im Ein-

satz. Sie arbeiten in mehreren Schichten als Zeltplatzpersonal, Starter, Streckenwachen, Versorgungsdienste. Es ist die Veranstaltung mit der längsten Tradition.

Bereits 1951 schlossen sich 24 Clubs und Institutionen aus Minden und Nachbarstädten im Ring der Wassersportvereine um die Porta Westfalica zusammen. Gemeinsam rich-

tet der Ring Wassersport-Wettbewerbe aller Disziplinen aus – erst jährlich, später alle zwei Jahre. Das erste Septemberwochenende in ungeraden Jahren ist bei Wasser-

sportlern traditionell fürs Blaue Band reserviert. Streng genommen ist das eine Abkürzung, der vollständige Name lautet „Wettkämpfe um das Blaue Band der Weser“.

Die Weser von oben

■ Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen die Zeitungsverlage zwischen Hann. Minden und Bremerhaven im kommenden Herbst gemeinsam in einem Bildband heraus.

■ 452 Kilometer Flussverlauf werden hier in Luftbildern gezeigt; Reportagen und Berichte der jeweiligen Redaktionen erzählen vom Leben an diesem Fluss,

der immerhin vier Bundesländer quert.

■ Das Mindener Tageblatt druckt in diesem Sommer einige der Berichte vorab.

■ An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Die Härke, Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.

Mehr als 3000 Kanuten, Ruderer, Schwimmer und demnächst auch Triathleten zieht es regelmäßig nach Minden. An der Promenade werden auch die Teilnehmer der Weserberglandrallye in Empfang genommen. Die Wanderfahrt führt auf drei unterschiedlich langen Strecken auf der Weser durch das Weserbergland von Hameln bis Minden und ist offen für alle Bootsklassen – auch Drachen- und Ruderboote. Ihren eigenen großen Auftritt haben die Ruderer beim Mindener Stadtachter, einem Programmpunkt beim Blauen Band. Mit Erfolg haben die weiterführenden Schulen zusammen mit den Vereinen den Nachwuchs aufgebaut.

Neben dem sportlichen Kräftenmessung geht es natürlich auch um das Gemeinschaftserlebnis: Alte und neue Freunde treffen, klönen und fachsimpeln. Ein Selbstläufer sind allerdings auch die Großveranstaltungen nicht, stellen die Vorstandsmitglieder Albert Bernhard und Karl-Friedrich Schmidt klar. Auch das Blaue Band ist auf Sponsoren angewiesen. Zwischen 12.000 und 15.000 Besucher müssen kommen, damit sich die Veranstaltung trägt. „Wir müssen uns immer wie-

der neu erfinden“, sagt Bernhard. Eine Idee ist, der Kultur ein größeres Gewicht beim Volksfest zu geben. Eine Serenade von Posaunenchorern am Weserufer schwebt dem Vorstand vor.

So oder so: Der Ausflug nach Minden lohnt sich auch für ein Wochenende. Das Blaue Band punktet alle zwei Jahre mit einem Programm für die ganze Familie. Neben dem Feuerwerk „Weser in

Die Ruderer haben ihren großen Auftritt beim Mindener Stadtachter.

Flammen“ ist seit Jahrzehnten das Fackelschwimmen der DLRG Mindens fester Bestandteil. Traditionell werden 100 große Holzdreiecke mit mehr als 1400 Fackeln bestückt und von mindestens zwei Fackelschwimmern gesteuert. Die Strecke von etwa 2000 Metern wird je nach Strömungsgeschwindigkeit in knapp 30 Minuten zurückgelegt. So setzen die 200 Fackelschwimmer die Weser eindringlich in Flammen.

■ www.blaues-band-minden.de
■ www.weserdrachen-cup.de



Eiszeiten veränderten maßgeblich den Flussverlauf. Vor 180 000 Jahren dominierten Gletscher das heutige Weserbogenareal. Die Seen hingegen wurden von Menschen geschaffen. Die „Natur aus zweiter Hand“ entstand infolge von Kies- und Sandabgrabungen.

Foto: Karsten Klama

Sehenswerte Kurvenlage

Weser von oben: Die berühmte Flussschleife umfasst mehrere Seen mit fantastischen Ausblicken. Nicht nur Touristen fasziniert der Weserbogen, auch Einheimische gehen gern auf Entdeckungstour.

Von Dirk Haunhorst

Porta Westfalica (mt). Zuweilen sieht man die Weser vor lauter Wasser nicht. Ulrich Dörjes findet beim Spaziergang in Minutenabständen malerische Plätze an den Ufern der Seen, die im berühmten Bogen des Flusses gleichsam eingebettet sind und die ausgebeuteten Kies- und Sandflächen markieren. „Schauen Sie mal hier“, sagt der ehrenamtliche Heimatpfleger und weist mit seiner Hand die Blickrichtung am Mittleren See. Im Vordergrund die Zweige der ufernahen Flora, in der Mitte die riesige Wasserfläche und im Hintergrund die markanten Konturen der Porta Westfalica – schon hat der Besucher eines der bekanntesten Weserbogenmotive im Kasten.

Das wahre Erleben der großzügigen Wald-, Wiesen- und Wasserflächen lässt sich auf Fotos allenfalls erahnen. „Es gibt so viele lauschige Plätze am Weserbogen, an denen man sich niederlassen und die Seele baumeln lassen kann“, sagt Dörjes. Was ein wenig nach Urlaubsprospekt klingt, ist Ausdruck ungebrochener Begeisterung für eine Landschaft, die der 71-Jährige von klein auf kennen- und schätzengeliebt hat.

„Ist die nicht prächtig?“ Dörjes legt den Kopf in den Nacken und blickt am Weserufer auf die mächtige Krone eines Bergahorns. Im Dorf Costedt – mit 500 Einwohnern der am dünnsten besiedelte Ort in Porta Westfalica, flächenmäßig jedoch ein Riese – prägen mächtige Eichen die Bauernhöfe, während am Weserufer Eschen und Pappeln dominieren.

Als Jagdpächter kümmert sich Ulrich Dörjes auch um den Wildbestand. Schwarz- und Rehwild sind am Weserbogen heimisch, aber auch Fuchs, Dachs, Marderhund und Iltis. „Der Wolf ist ebenfalls da“, sagt Dörjes und berichtet, dass er ihn erst vor wenigen Wochen an den Teichen gesehen habe. Als er das Handy für ein Foto zücken

Aufbau der Freizeitanlage begann vor 40 Jahren

■ Wer vom Großen Weserbogen spricht, kann zweierlei meinen: die 90-Grad-Kurve des Flusses zwischen Vlotho, Bad Oeynhäusen und Porta Westfalica in Richtung Norden zur Westfälischen Pforte, oder aber die gleichnamige Wochenend- und Ferienholungsanlage, für die 1976 eine kommunale Gesellschaft gegründet wird.

■ Erdarbeiten für den Campingplatz der Anlage beginnen 1978, die schrittweise Inbetriebnahme der Anlage mit dem Ausbau der Seen folgt ab 1981.

■ Um bei Weserhochwasser einen Ausgleich zwischen Fluss sowie Seen und Teichen zu schaffen, werden ab Mitte der achtziger Jahre Bauwerke und Flutmulden installiert. Bei einer Pegelprognose von mehr als 5,50 Meter wird der Weserbogen geflutet, bis zu sieben Millionen Kubikmeter Wasser können aufgefangen und über den Altteich Costedt wieder in die

Weser abgelassen werden.

■ 1988 nimmt die Personenfähre Amanda ihren Betrieb zwischen dem Rehmer und Costedter Weserufer auf.

■ Seit 2016 wird die Anlage samt Ackerflächen von externen Unternehmen/Pächtern bewirtschaftet. Die kommunale Weserbogengesellschaft stellt noch den Geschäftsführer.

■ Die GmbH ist für eine Gesamtfläche von knapp 140 Hektar verantwortlich, 100 Hektar davon zählen unmittelbar zum Großen Weserbogen, 40 zum Naturschutzgebiet Vogelparadies, das wenige Kilometer flussabwärts in den Portaner Orten Holzhausen und Hausberge liegt. Wasser bedeckt 35 Hektar.

■ Der Campingplatz bietet rund 300 Stellplätze (180 für Dauercamper, 120 für Tagesgäste). Ansässig sind zwei Segelvereine und ein Angelverein.

wollte, sei das begehrte Motiv schon wieder verschwunden. „Eigentlich tut mir der Wolf leid“, sagt der Heimatpfleger. In die von Menschenhand geformten Kulturlandschaften passe er nicht mehr hinein. Der Wolf habe zu wenig Platz, selbst hier am Weserbogen.

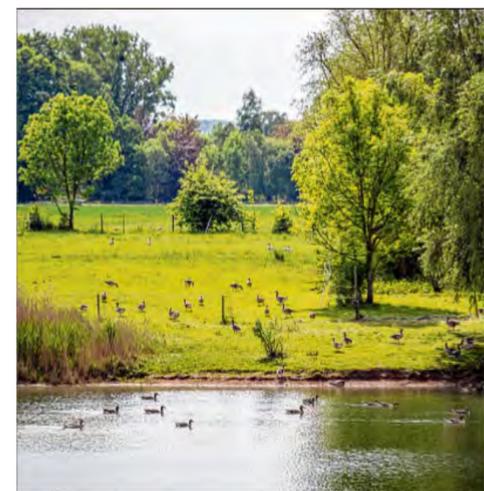
Lange bevor die Menschen kamen, musste das Eis weichen, das den kurvigen Weserverlauf, der in Höhe von Costedt den entscheidenden Schwenk in Richtung Weserpforte macht, maßgeblich geprägt und die enormen Kies- und Sandflächen mitgebracht hatte. Erdgeschichtlich betrachtet sind einige hunderttausend Jahre ein Klacks, die menschliche Vorstel-

lungskraft gerät jedoch bei geologischen Entwicklungen rasch an ihre Grenzen. Ein guter Beleg dafür ist die Mär vom Weserdurchbruch, gegen die Dr. Gerhard Franke, ein studierter Geograf, gleichermaßen geduldig wie vergeblich anredet. Zu verführerisch ist offenbar die Vorstellung, dass die Weser durchs Gebirge gebrochen wäre und so die Westfälische Pforte geschaffen hätte. „Dabei floss die Werre schon vor den Eiszeiten dort entlang, bevor die Weser diesen Raum einnahm“, sagt Franke, der viele Jahre als Kreisheimatpfleger in Minden-Lübbecke tätig war. Er spricht lieber vom Weserdurchgangstal. Die Weser strömte vor einer hal-



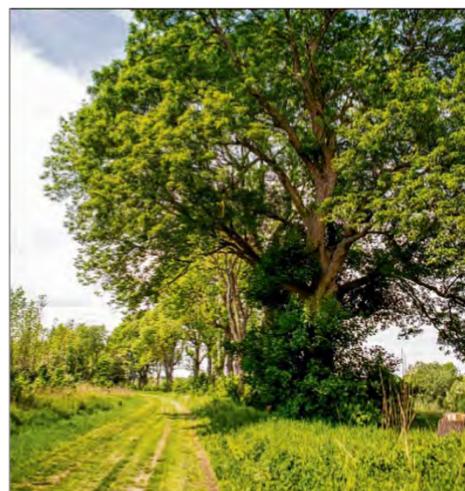
Zur Freizeitanlage gehört ein Campingplatz. Manche Dauergäste haben am Weserbogen ihr zweites Zuhause.

Fotos: Leona Ohsiek



Wasservogel gibt es reichlich am Weserbogen. Auf Störche allerdings warten die Naturfreunde seit einigen Jahren vergeblich.

ben Million Jahre zwischen Süntel, Deister und den Bückebergen gen Norden, während die Ur-Werre, mit der sich die Weser später verband, bereits den Weg durch die Pforte nahm. Im Lauf der Jahrtausende verstopften riesige Eisablagerungen die alten Flussläufe. Vermutet werde, dass die Weser subglazial (unterm Eis) ihren heutigen Verlauf zwischen Vlotho und Porta Westfalica ausformte, lautet ein



In Ufernähe passiert der Spaziergänger vor allem Eschen und Pappeln. Zuweilen ist auch ein prächtiger Bergahorn zu sehen.

Eintrag bei Wikipedia zum Großen Weserbogen. Trotz wissenschaftlicher Erkenntnisse bietet der Weserverlauf bis heute Raum für Spekulationen. Die Wahrheit lag damals gewissermaßen unter Eis.

Sicher und sichtbar ist jedoch, dass die gewaltigen Eismassen, die vor 200 000 Jahren den Weg durch die Porta versperrten, jede Menge Bodenschätze mitbrachten, eine fruchtbare Ebene schufen und

Menschen sesshaft werden ließen, wie etliche Steinzeitfunde belegen, die bei der Ausbeutung der Sand- und Kiesvorkommen zutage gefördert wurde. Gerhard Franke nennt die Seenlandschaft „Natur aus zweiter Hand“, die mit den Abgrabungen in den vergangenen Jahrzehnten entstanden ist. Er mahnt, den Freiraum des Weserbogens zu erhalten und nicht etwa durch große Bauprojekte zu entwerten.

Die seenreiche Weserbogen-Idylle scheint wie geschaffen für Tourismus- und Freizeitprojekte und weckte zuweilen schlagzeilentragende Begehrlichkeiten. Ende der neunziger Jahre wurden Pläne für eine riesige Ferienanlage vorgestellt. Hunderte kleiner Bungalows sollten den Mittleren See säumen. Viele Naturschützer und Heimatfreunde waren erleichtert, als sich der Investor von dem Projekt verabschiedete. Mit der Ruhe und Beschaulichkeit am Weserbogen wäre es vorbeigewesen.

Es soll aber auch nicht alles beim Alten bleiben. Die gleichnamige Freizeitanlage als Herzstück des Weserbogens habe durchaus Entwicklungspotenzial, sagt Dieter Watermann, Geschäftsführer der Großen Weserbogen gGmbH, deren Gesellschafter der Kreis Minden-Lübbecke und die Stadt Porta Westfalica sind. Spaziergänger und Radfahrer finden am Weserbogen beste Bedingungen vor, viele von ihnen lassen sich von der Fähre Amanda über die Weser setzen. Unter den Campingfans sind zahlreiche Dauergäste, die den Weserbogen als zweites Zuhause entdeckt haben. Und im Südlichen See erfrischen sich sommers die Badegäste, während Segelboote das Bild am Mittleren See prägen.

Doch damit seien die Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne eines sanften Tourismus nicht ausgeschöpft, sagt Watermann. Zurzeit

laufen in der Weserbogen-Gesellschaft Gespräche über die Förderung von „Outdoorprojekten“. Auch die Einbindung von Gastronomie, bisher ein Manko im Saisonbetrieb am Weserbogen, sei ein wichtiges Thema. Konkretes kann Watermann über das wenige Kilometer entfernte Vogelparadies

Wasservogel finden beste Bedingungen – die Graugans wird sogar zur Plage.

berichten, das ebenfalls zur GmbH zählt. Am Rande des Naturschutzgebietes werde zurzeit Disc-Golf erprobt.

Ulrich Dörjes hat die Veränderungen „seines“ Weserbogens in den vergangenen Jahrzehnten bisweilen mit Skepsis betrachtet. Die beschaulichen Seen mögen ein

Blickfang sein, gleichwohl sei mit der Auskiesung Land verloren gegangen. „Es sollte hier kein weiteres Ackerland mehr in Wasser gesetzt werden“, meint er.

Wasservogel finden beste Bedingungen vor. Die Graugans, sagt Dörjes, sei inzwischen eine Plage. Dafür trage er Mitverantwortung, fügt der Heimatpfleger schmunzelnd hinzu. Vor Jahrzehnten sei die Ansiedlung von Graugänsen vom Land gefördert worden. „An dem Gehege für die Gänse habe ich mitgebaut.“ Im Laufe der Jahre seien es immer mehr geworden. „Und dann ist es ausgeartet.“

Den Storchhorst in Wesernähe haben derweil Nilgänse in Beschlag genommen. Storchfreunde hoffen seit ein paar Jahren vergeblich, dass sich die Großvögel am Weserbogen niederlassen und brüten. Manche Lebewesen scheinen ungewöhnlich viel Zeit zu benötigen, um den berühmten Knick für sich zu entdecken.

Die Weser von oben

■ Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen Zeitungsverlage zwischen Hann. Münden und Bremerhaven in einem gemeinsamen Magazin heraus.

■ 452 Kilometer Flussverlauf werden in Luftbildern gezeigt; Reportagen und Berichte der Redaktionen erzählen vom Leben an diesem Fluss. Das MT druckt einige der Berichte vorab.

■ An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Die Harke, Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.

■ Das Magazin ist ab 18. August zum Preis von 9,80 Euro im Zeit-



schriftenhandel, beim express-Ticketsservice und im Lesershop des Mindener Tageblatts (mt-lesershop.de) erhältlich.



Auf diesem Luftbild sind viele Wahrzeichen des Mindener Lands zu sehen: Kirchtürme, Brücken und die Kanalüberführung.

Wie man die Seite wechselt

Weser von oben: Insgesamt führen auf den 75 Stromkilometern zwischen Porta Westfalica und Petershagen viele Wege über die Weser, je nach Zählweise sind es 20.

Von Henning Wandel

Minden (mt). Vor strahlend blauem Himmel bietet die Weiße Flotte auf dem Wasserstraßenkreuz ein echtes Postkartenmotiv. Im Hintergrund sorgt die Porta Westfalica mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal auf dem Wittekindsberg und dem Fernsehturm auf dem gegenüberliegenden Jakobsberg für einen mehr als würdigen Rahmen. Von kaum einem anderen Punkt aus lassen sich die Wahrzeichen des Mindener Lands besser auf einem Bild festhalten - denn auch die Mindener Altstadt mit ihren Kirchtürmen ist von hier aus zu sehen.

Wer auf einem der Ausflugsschiffe über das Wasserstraßenkreuz schippert, erlebt eine entspannte und dennoch spektakuläre Weserüberfahrt mit reichlich Geschichte. Seit 1915 überspannt die Alte Fahrt den 13 Meter tiefer gelegenen Fluss. Hier sind heute nur noch Sportboote, Ruderer und Paddler unterwegs, die Schiffe müssen die nördlich gelegene neue Trogbücke nutzen. Hier verbinden sich Tradition und Moderne - wie auch wenige Meter weiter bei der 113 Jahre alten Schachtschleuse und der fast fertiggestellten, deutlich größeren Weserschleuse.

Spektakulär geht es auch wenige Kilometer stromaufwärts zu - allerdings deutlich weniger entspannt. Wenn sich die Mindener



Postkartenmotiv: Die Eisenbahnbrücke zwischen Fischerstadt und Kanalüberführung. Fotos: Leona Ohsiek

Pioniere mit ihren Amphibien in die Weser stürzen ist es laut, Dieselgeruch liegt in der Luft. Im Wasser entsteht aus den einzelnen schwimmenden Lkw eine Brücke, stabil genug, um selbst Schwerttransporte mit Panzer auf der Lade- fläche sicher von einem Ufer auf das andere zu bringen. Und ist das Wasserstraßenkreuz schon selten (nur in Magdeburg gibt es noch ein Gegenstück), so haben die Min-

der Pioniere ein wirkliches Alleinstellungsmerkmal: Nirgendwo sonst hat die Bundeswehr die Amphibie stationiert, britische Soldaten haben mit identischen Fahrzeugen ebenfalls in Minden Quartier bezogen. Gemeinsam waren sie schon unverzichtbarer Teil großer Nato-Manöver.

Sollte der Fluss einmal größer sein als die Weser in Minden, bauen die „Pios“ auch Fähren. Doch es



Wenn sich die Mindener Pioniere mit ihren Amphibien in die Weser stürzen, ist es laut: Brückenschlag der Bundeswehr.

geht auch friedlicher: Besonders Rad-Touristen wissen die zivilen Fähren zwischen Porta Westfalica und Petershagen zu schätzen. Mit der Amanda und der Veltheimer Fähre gibt es gleich zwei Möglichkeiten in Porta - wemgleich das Boot zwischen Veltheim und Varenholz inzwischen von den Nachbarn auf der lippischen Seite betrieben wird.

Auf regenerative Energien setzen

die Fährleute in Petershagen, die mit der „Petra Solara“ vor allem Radfahrer zwischen Hävern und Windheim trocken über den Fluss bringen. Doch die Fähre ist nicht nur wegen ihres Solarantriebs einzigartig: Nach einer mehr als 180 Jahre alten Tradition werden auch heute wieder jedes Jahr Pachtbrote an die Menschen in den beiden Fährdörfern Windheim und Hävern verteilt. Immer zu Beginn der



Erst bespöttelt, inzwischen Wahrzeichen: Mindens Fußgängerbrücke verbindet die Innenstadt mit Kanzlers Weide.

Saison Anfang Mai geben die Mitglieder des Fährvereins Schnittenchen aus. Der Vertrag dafür läuft noch bis zum Jahr 2021.

Insgesamt führen auf den 75 Stromkilometern zwischen Porta Westfalica und Petershagen viele Wege über die Weser, je nach Zählweise sind es 20 - wenn auch nicht alle davon offiziell sind, wie zum Beispiel eine rostig-grüne Stahlrinne zwischen Barkhausen und Ne-

sen. Als davon noch mehr Segmente standen als heute, haben sich hin und wieder abenteuerlustige, meist junge Menschen an die Kletterpartie gewagt.

Einen Hauch von Nervenkitzel verspricht auch der Fußweg auf der nördlichen Brücke der Autobahn 2. Hier können Fußgänger hautnah erleben, wie schnell 200 Kilometer pro Stunde wirklich sind. Und nebenan geht es ebenfalls im Eiltem-

Die Weser von oben

■ Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen Zeitungsverlage zwischen Hann., Minden und Bremerhaven in einem gemeinsamen Magazin heraus.

■ 452 Kilometer Flussverlauf werden in Luftbildern gezeigt; Reportagen der Redaktionen erzählen vom Leben hier.

■ An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Die Harke, Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.

■ Das Magazin ist ab 18. August zum Preis von 9,80 Euro im



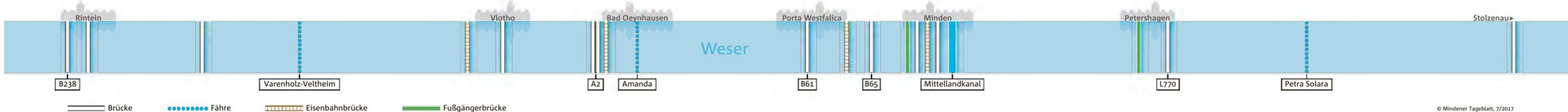
Zeitschriftenhandel, beim express-Ticketservice und im Lesershop des Mindener Tageblatts (mt-lesershop.de) erhältlich.

Zwischen Porta und Minden gibt es viele Möglichkeiten, die Weserseite zu wechseln. Auf weniger als zehn Stromkilometern sind mit der Porta-Brücke, der B65, der Glacisbrücke, der Mindener Weserbrücke, der Nordbrücke und dem Kanal gleich sechs Querungen, dann wird es knapper.

Wer in Minden die letzte Chance verpasst, muss bis Petershagen warten, um auf die andere Seite zu gelangen, weitere gut zehn Kilometer stromabwärts. Fußgänger und Radfahrer können sich der Landesstraße fernhalten und über das Stauwehr auf eine kleine Insel zwischen Weser und Schleusenkanal gelangen. Nördlich von Lahde fließt der Fluss mehr als 25 weitere Kilometer, bevor in Schlüsselburg die letzte Brücke vor der Grenze zu Niedersachsen wartet.

Wer sich völlig frei zwischen den Ufern bewegen möchte, braucht ein Boot oder muss schwimmen. Seit der Verein Weserfreunde jeden Sommer einen Sandstrand an Kanzlers Weide aufschüttet und herrichtet, sind in der Weser immer wieder auch Schwimmer zu sehen, die sich nicht von der Leine um die Badestelle aufhalten lassen. Übrigens kann die Weser zumindest theoretisch sogar zu Fuß angrenzenden, ausgedehnten Flutwiese ist die Brücke insgesamt knapp 350 Meter lang. Ob mit dem Auto oder zu Fuß: ein starker Strömung in der Fahrinne.

Übergänge der Weser zwischen Rinteln und Stolzenau





Zu Füßen des Kaisers liegt die Ortschaft Barkhausen. Im rechten Bereich des Fotos sind Weserbrücke und Tunnelleinfahrt zu sehen sowie auf der anderen Flussseite der Bahnhof Porta Westfalica und rechts davon der Verwaltungssitz Hausberge.

Foto: Karsten Klama

Von oben grüßt der Kaiser ins Land

Die Weser von oben: Zwischen Norddeutscher Tiefebene und Weserbergland blickt Wilhelm I. vom Wittekindsberg herab.

Von Jan Henning Rogge

Porta Westfalica (mt). Ein bisschen sieht es von oben aus, als würde man auf eine Modellbahnanlage schauen: Unten glitzert an sonnigen Tagen die Weser, an ihrem Ufer fahren Reise- und Güterzüge. Kleine Autos werden aus dem Weserautentunnel ausgespuckt und überqueren den Fluss auf einer breiten Brücke. Es ist dieser Blick, der die meisten Menschen hoch lockt. Sie lehnen an den Geländern und Brüstungen, lassen den Blick schweifen. Hier lässt sich Geschichte atmen. Zum Beispiel Erdgeschichte.

Blick links: die Norddeutsche Tiefebene. Blick rechts: das Weserbergland. Und natürlich deutsche Geschichte. Blick nach vorne: das Tor zur ehemaligen preußischen Provinz Westfalens. Blick nach hinten: Kaiser Wilhelm I., erster deutscher Kaiser eines geeinten Deutschen Reiches. Wer die Region per Bahn, Auto oder Rad durchquert, kennt noch einen weiteren Blick: Den von unten. Weithin sichtbar präsentiert sich das nachts beleuchtete Denkmal am Hang des Wittekindsberges über der Weser. Und dann ist da noch der Blick des Standbildes selbst: Auf den Horizont, den Arm zum segnenden Gruß erhoben.

Matthias Löb, Präsident des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe (LWL), als Rechtsnachfolger des preußischen Provinzialverbandes, heute Eigentümer des Kaiser-Wilhelm-Denkmal, will den Blick vor allem in die Zukunft richten – Bagger und Kräne am Fuße des Kaisers machen das deutlich: „Wir investieren hier mehr als zwölf Millionen Euro in die Sanierung des Denkmals, den Aufbau eines Besucherzentrums und eine neue Gastronomie – wenn man so ein Denkmal hat, hat man auch die Verpflichtung, es entsprechend zu erschließen.“

Im Frühsommer 2018 wird die Aussicht auf das Umland nicht nur von der Denkmalplattform mög-

Info

Die Baugeschichte

Nachdem 1889 der Beschluss des Provinziallandtages Westfalens für den Denkmalstandort Porta gefallen war, wurde 1890 ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt. Das Denkmal wurde von 1892 bis 1896 nach dem siegreichen Entwurf des renommierten Berliner Architekten Bruno Schmitz gebaut und ist insgesamt 88 Meter hoch. Zeitweilig arbeiteten bis zu 100 Arbeiter auf der Baustelle. Wegen Problemen bei der Durchführung wechselte 1894 die ausführende Firma.

Für den Bau waren 800 000 Goldmark eingeplant, von denen 500 000 von der Provinz Westfalen und 300 000 aus Spendengeldern kamen. Die Baukosten stiegen dann auf eine Million Goldmark. Am 18. Oktober 1896 wurde das Denkmal vom Enkel Wilhelms des I., Kaiser Wilhelm dem II., eingeweiht.

Das Material

Die sichtbaren Mauerreste bestehen aus Portasandstein, der aus dem nur wenige hundert Meter entfernten Steinbruch „Wolfsschlucht“ gehauen wurde. Die nach außen weisenden Steine wurden chemisch behandelt, um der Witterung besser zu trotzen.

Die Hülle

Die Kuppel wird von sechs Strebpfeilern getragen. Säulen und Kuppel schließen jeweils mit einer Kaiserkrone ab. Das Mauerwerk aus grob behauenen Steinen wurde im sogenannten Zyklopenstil des Spätwilhelminismus ausgeführt. Das 88 Meter hohe Denkmal ist auf Fernsicht angelegt.

Das Standbild

Den Entwurf für die sieben Meter hohe Bronzefigur Wilhelms I. lieferte der aus Herzebrock stammende Bildhauer Caspar von Zumbusch. Zunächst sollte der Kaiser barhäuptig, mit Panzer, überworfenem Hermelin-Mantel und Reiterstiefeln dargestellt werden. Sein Enkel, Wilhelm II., drängte hingegen auf eine einfachere, historisch getreue Gestaltung mit Militärmantel und Helm. Letztlich wurde Wilhelm I. in einer Garde-du-Corps-Uniform und kurzem Waffenrock dargestellt. Der linke Arm ist angewinkelt, die linke Hand umfasst einen mit der Spitze auf dem Boden zwischen den Füßen ruhenden Reitersäbel. Sein Haupt ist von einem Lorbeerkranz bedeckt, als Zeichen seiner militärischen Erfolge. Der erhobene rechte Arm ist als Segens- und Schutzgestus aufzufassen.



Das Standbild des Kaisers wurde vom Herzebrocker Bildhauer Caspar von Zumbusch gestaltet. Es ist aus Bronze gegossen und sieben Meter hoch. Fotos: Leona Ohsiek



Die Spitze gleicht einer Krone mit Kugel und Kreuz.



Auch die Strebpfeiler schließen mit einer Krone ab.

nes Großvaters stricken zu lassen.“ Das Denkmal auf dem Wittekindsberg wurde im Kaiserreich schnell bekannt – nicht nur, weil Wilhelm II. höchst selbst das Denkmal am 18. Oktober 1896 einweihte. Unzählige Postkarten wurden von hier verschickt, Besucher strömten auf den Berg. „Man kann das ja an den Gebäuden wie dem repräsentativen Portaner Bahnhof oder dem ehemaligen Hotel Kaiserhof sehen – das war mal eine touristische Destination.“

Anders sah es in der Weimarer Republik aus, als das Interesse am Denkmal deutlich abkühlte oder im Dritten Reich, in dem die Einigung Deutschlands einerseits glorifiziert wurde, die Monarchie aber abgelehnt wurde. Immer wieder änderte sich die Rezeption des Denkmals und die Wahrnehmung in der Bevölkerung bis hin zu einer gewissen Interesselosigkeit in den letzten Jahren.

Das soll sich ändern, das Denkmal selbst zu einem echten Ziel werden, für Touristen aber auch für Schulklassen. „Es gibt Fragen, die an keinem besseren Ort als hier gestellt werden können. Zum Beispiel: Was sagen uns Nationaldenkmäler heute? Wie würden wir heute ein Nationaldenkmal bauen?“ Dass die Neugestaltung der ganzen Region einen touristischen Schub geben wird, hofft der LWL-Direktor darüber hinaus – und auch nicht ganz uneigennützig. Nur wenige Kilometer stromabwärts wartet die nächste Baustelle des LWL darauf, wachgeküsst zu werden: Das Preußenmuseum in Minden, 2016 vom Verband übernommen, wird derzeit umgebaut.

Ebenfalls 2018 soll es wiedereröffnet werden. Gemeinsam mit dem Kaiserdenkmal und vielen anderen Einrichtungen gehört es zum „Netzwerk Preußen in Westfalen“. Das ist eines der Kettenglieder an Querbezügen, die wir zum Kaiser-

Denkmal herstellen möchten“, sagt Löb. „Mindestens genauso wichtig ist seiner Meinung nach die touristische Erschließung des gesamten Areals am Denkmal. „Der Wittekindsberg ist ein Ort mit reicher Geschichte, es gibt hier eine Fülle von attraktiven Angeboten.“ Un-

„Der Wittekindsberg ist ein Ort mit reicher Geschichte, es gibt hier eine Fülle von attraktiven Angeboten.“

ter das Denkmal hat sich ein Verein daran gemacht, das historische Ausflugslokal „Wittekindsburg“ wieder zu eröffnen. In der Nachbarschaft findet sich die Ruine einer vermutlich frühmittelalterlichen Kreuzkirche, die aus dem 12. Jahrhundert stammende Margarethen-

Die Weser von oben

■ Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen Zeitungsverlage zwischen Hann. Münden und Bremerhaven in einem gemeinsamen Magazin heraus.

■ 452 Kilometer Flussverlauf werden in Luftbildern gezeigt; Reportagen der Redaktionen erzählen vom Leben hier in der Region rechts und links der Weser.

■ An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Die Harke, Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.

■ Das Magazin ist ab 18. August zum Preis von 9,80 Euro im Zeit-

schriftenhandel, beim express-Ticketsservice und im Lesershop des Mindener Tageblatts (mt-lesershop.de) erhältlich.

kapelle, der ehemalige Steinbruch „Wolfsschlucht“ und neben weiteren steinernen Zeitzeugen viel Natur. „Wir legen hier am Denkmal den Kern für ein touristisches Angebot – jetzt geht es darum, dass auch die Infrastruktur mithält“, sagt der LWL-Präsident. Wanderwege müssten besser auszeichnet werden, ein touristisches Leitsystem entwickelt werden. „Wir haben hier ja alles: das Naturerlebnis, Wald, Störche, Mühlen, die Weser, Schifffahrt, die historische Stadt Minden, den Kurort Bad Oeynhausen – es geht jetzt darum, die ganze Region gut in Szene zu setzen.“

Wenn im Frühsommer 2018 die Kräne und Bagger verschwunden sind, wird es wieder möglich sein, ungestört den einen oder anderen Blick in die Landschaft zu werfen. Nach unten und nach hinten. Nach links und rechts. Und dank des Besucherzentrums auch in die Zeit – vor und zurück.



Die Weser von oben. 452 Kilometer voller Schönheit. Das Magazin ist ab 18. August zum Preis von 9,80 Euro im Zeit-



Die Ausgrabungen im Neubaugebiet Auf der Lake im rot markierten Bereich brachten gut ein Fünftel eines insgesamt vermutlich 10 Hektar großen römischen Marschlagers aus der Zeit zwischen 11 vor und 16 nach Christus zum Vorschein.

Foto: Karsten Klama

Der Weg der Römer nach Barkhausen

Weser von oben: Das einsame Marschlager an der Weser passt gut zu römischen Fundstücken aus dem Jahr 2015 in Wilkenburg

Von Ursula Koch

Porta Westfalica (mt). Fünf römische Münzen und eine Bronzefibel, eine Gewandspange, elektrisierten 2008 die Archäologen. Funde aus der Römerzeit in einem Neubaugebiet in Barkhausen weckten Hoffnungen: Das könnte das seit Jahrhunderten gesuchte Sommerlager des Varus sein, von dem römische Quellen behaupten, es habe an der Weser gelegen. Der Fundplatz ist nur wenige Meter vom Fluss entfernt. Es handelt sich außerdem um das erste westfälische Römerlager an der Weser, wie Dr. Bettina Tremmel, Experte für provinziell-römische Archäologie 2012, in einem Aufsatz für die „Mitteilungen des Mindener Geschichtsvereins“ schreibt. So weit stimmt alles.

Doch konnten die Archäologen keine Pfostengruben, wie sie feste Holzbauten hinterlassen hätten, noch einen V-förmigen Wehrgaben entdecken. Das aber wären typische Funde für ein festes Lager gewesen, sagt Dr. Bettina Tremmel, Experte für provinziell-römische Archäologie, beim Landschaftsverband-Westfalen-Lippe (LWL), für den Hannelore Kröger und Dr. Werner Best die Ausgrabungen im Boden bestritten. Das aber wären typische Funde für ein festes Lager gewesen, sagt Dr. Bettina Tremmel, Experte für provinziell-römische Archäologie, beim Landschaftsverband-Westfalen-Lippe (LWL), für den Hannelore Kröger und Dr. Werner Best die Ausgrabungen im Boden bestritten.

Statt dessen wurden in Barkhausen einige Zeltheringe gefunden, außerdem etliche Feuergruben, die aus zwei nebeneinanderliegenden runden Vertiefungen im Boden bestehen. Typisch sei in der einen Kuhle die durch Hitze entstehende rötliche Verfärbung des Bodens, sagt Tremmel. In solchen Öfen hätten die Soldaten ihren Zwieback als Hauptnahrung für die Marsche gebacken. Daraus schließt die Archäologin, dass in Barkhausen ein Marschlager gefunden wurde.

In Barkhausen wurden aber

mehr als 100 römische Münzen entdeckt. „Funde in dieser Zusammenstellung sind nicht in einer germanischen Siedlung zu erwarten“, betont Tremmel. Alle Münzen seien um die Zeitenwende geprägt worden. Der erste Feldzug, der die Römer so weit in das Innere Germaniens führt, hätten die Truppen im Jahr 11 vor Christus unternommen. In Barkhausen seien auch noch zahlreiche Münzen vorhanden gewesen, die in Viennes geprägt wurden, die in Viennes geprägt wurden. Dieser Typ sei aber nach der Zeitenwende verschwunden. Daraus und in Kombination mit den schriftlichen Überlieferungen römischer Geschichtsschreiber folgert sie, dass dieses Marschlager zwischen 11 vor Christus und 16 nach Christus existierte. Sie vermutet aufgrund der Münzen, dass Barkhausen zweimal kurzfristiger Standort römischer Truppen war. „Barkhausen markiert einen ganz wichtigen Punkt auf der Landkarte“, sagt auch Salvatore Ortisi, provinziell-römischer Archäologe und Leiter der Wissenschaftsabteilung des Museums Kalkriese. Er schließt aus dem Fund des Marschlagers, dass am nördlichen Rand des Wiehengebirges zu römischer Zeit ein wichtiger Weg gelegen habe. Letztlich zeigte die Funde in Barkhausen, dass die Römer sich länger und häufiger in dieser Gegend Germaniens aufgehalten hätten. Diese Annahme wird durch das 2015 entdeckte Römerlager in Wilkenburg bei Hannover bestätigt. „Das ist bislang der am weitesten nördlich herausgeschobene Punkt. „Die Römer haben in Gebieten operiert, in denen wir sie bislang nicht vermutet haben“, sagt Ortisi.

Er glaubt, dass die Leine als Verkehrsachse eine Rolle gespielt hat, vor allem im Hinblick auf die bei Hedemünden an der Werra gefundene frühromische Befestigungsanlage. Das Fundmaterial dort deutet auf ein römisches Militärlager aus der Zeit um Christi Geburt.



Bettina Tremmel, Hannelore Kröger, Barbara Rüschoff-Thale, Daniel Bérenger und Werner Best (v. li.) präsentieren römische Fundstücke aus Barkhausen. Foto: MT-Archiv/Manfred Otto



Diese römische Münze (82 vor Christus wurde) in Wilkenburg gefunden. Foto: P. Steffen/dpa



Gewandfibel, Bleilöt, Münze und die Verzierung eines Krug-Henkels blieben in Barkhausen zurück.

Das Lager in Wilkenburg passe sehr gut zu Barkhausen, meint auch Tremmel. Sie vermutet, dass zwischen beiden Orten noch zwei Marschlager existiert haben müssten, im Abstand von etwa 20 Kilometern, weil das eine Entfernung war, die römische Legionen als Tagesmarsch schafften. Ob die Legionen, die in Barkhausen rasteten, aus dem Norden zurückmarschierten oder auf dem Weg nach Süden waren, lässt sich nicht feststellen. Tremmel ist aber überzeugt, dass der Bezugspunkt an der Lippe lag. Von dort seien sie entweder zu Fuß gen Norden marschiert oder sie wären per Schiff die Ems hinuntergefahren und dann entlang des Wiehengebirges gezogen.

Für die logistische Versorgung der Truppen mit Soldaten, Nahrungsmitteln, Ausrüstung nutzten die Römer die Flüsse, erläutert Tremmel. Darum seien an der Lippe relativ viele feste Lager zu finden, an der Weser aber nur Marschlager. Denn die Weser konnte auf dem Wasserweg nur über die Nordsee erreicht werden, erläutert die LWL-Experte. Tiberius habe 5 nach Christus eine Flotte bauen lassen und sei damit von Boulogne über die Nordsee die Weser hinauf gefahren und auch einen Teil der Elbe, berichtet Tremmel.

Varus sei vermutlich von der Lippe gekommen. Haltern sei einer der Hauptstandorte gewesen. Nach den historischen Quellen wollte er 9 nach Christus zurück in das Winterquartier nach Xanten, als seine Legionen von Germanen in einen Hinterhalt gelockt wurden. Der im vergangenen Sommer im Museumspark Kalkriese entdeckte Teil einer – vermutlich römischen – Lager-Befestigung mache Kalkriese als Ort der Varusschlacht nicht unwahrscheinlich. „Es ändert sich nur die Szenerie“, sagt Tremmel. Die Römer hätten möglicherweise ver-

sucht sich zu verschanzen. „Kalkriese ist ein antikes Schlachtfeld“, bekräftigt die Römer-Expertein des LWL. Möglicherweise könne es sich um eine jüngere Schlacht gehandelt haben, aber „Zweifeln gehört nun einmal zur Wissenschaft“.

„Im Moment ist die Varusschlacht für Kalkriese immer noch

Kalkriese war ein Schlachtfeld, auf dem die Römer eine schwere Niederlage erlitten

die wahrscheinlichste Theorie“, bekräftigt auch Ortisi. Er will im September den weiteren Verlauf der Lagerbefestigung, von der die Archäologen bislang vier Meter freigelegt haben, erkunden. Auch er glaubt, dass es sich um die Einfassung eines römischen Lagers handeln könnte. Das ändere aber nicht

am Ergebnis: „Kalkriese war auf jeden Fall ein Schlachtfeld, auf dem eine schwere römische Niederlage stattgefunden hat.“

Die Ausgrabung in Barkhausen in den Jahren 2008 bis 2011 hat aber noch weit mehr als römische Funde zu Tage gefördert. Sie erzählen von 5000 Jahren Geschichte, beginnend im Spätneolithikum um 3000 vor Christus, über Urnengräber aus der Bronzezeit (1200 vor Christus) bis zu Münzen und Munition aus dem 30-jährigen Krieg, als hier das deutsch-schwedische Heer unter Herzog Georg von Braunschweig und Lüneburg lagerte. Allerdings fehlen in dem Ausgrabungsgelände Spuren von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden. Das bedeutet, dass dieses Areal durch die Jahrtausende nicht dauerhaft besiedelt war. Zum Fundplatz Barkhausen sei eine Publikation in Vorbereitung. Der Veröffentlichungstermin stehe allerdings noch nicht fest, berichtet Tremmel.

Römische Lager an Lippe, Weser und Leine

- Das Winterquartier nahe Xanten soll 9 nach Christus Ziel der Varus-Legionen gewesen sein.
- 1968 wurden Überreste in Anreppen entdeckt
- Dorsten-Holsterhausen, 1952 gefunden, soll 12 vor bis 16 nach Christus genutzt worden sein
- Bereits 1838 trat Haltern zu Tage, genutzt 7 vor bis 16 nach Christus
- Nah Olfen wurde 2011 ein Militärlager entdeckt, das die Römer 11 bis 7 vor Christus benutzten
- Oberaden, 1905, war von 11 vor bis 8/7 vor Christus in Gebrauch
- Beckinghausen, 1906, fällt in die selbe Zeit
- Delbrücken-Anreppen, 1968 entdeckt, wird dagegen auf 4 bis 6 nach Christus datiert
- Barkhausen, 2008-2011 untersucht, wird auf 12 vor bis 16 nach Christus geschätzt
- In Wilkenburg bei Hannover traten 2015 antike römische Ausrüstungsstücke, Gewandnadeln und Münzen zu Tage
- Hedemünden, 2003 bis 2011 systematisch untersucht, wird auf 12 bis 9 vor Christus datiert



Die Weser von oben

- Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen Zeitungsverlage zwischen Hann. Münden und Bremerhaven im kommenden Herbst gemeinsam in einem Magazin heraus.
- 452 Kilometer Flussverlauf werden hier in Luftbildern gezeigt; Reportagen und Berichte der jeweiligen Redaktionen erzählen vom Leben an diesem Fluss, der immerhin vier Bundesländer quert.
- Das Mindener Tageblatt druckt in diesem Sommer einige der Berichte vorab.
- An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Die Harke,



Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.



Drehkreuz der Schifffahrt: 1915 wurden die Kanalüberführung über die Weser und die Schachtschleuse und damit der Weser-Ems-Kanal als westlicher Arm des Mittellandkanals eröffnet. 1998 wurde die neue Kanalbrücke eröffnet. Jüngst folgte die neue 139 Meter lange Weserschleuse, die die Mittelweser für Großgütermotorschiffe öffnet.

Foto: Karsten Klama

Die Lebensader der Stadt und der Region

Weser von oben: Der Fluss war für die Menschen an seinem Ufer stets wichtig. Aber für die Industrialisierung waren sein Wellengang nicht schnell und sein Wasser nicht tief genug.

Von Jürgen Langenkämper

Minden (mt). Der Pulsschlag der Mindener Wirtschaft war, verglichen mit den Hammerwerken an der Ruhr in der Hochzeit der Industrialisierung, gemächlich. Er war dem Tuckern von Schleppern auf dem noch jungen Kanal und dem Dahingleiten von Kähnen auf dem Fluss angepasst. Die Weser war Jahrhunderte hindurch die Lebensader der Stadt und der ganzen Region, und sie war der Grund, warum Menschen in größerer Zahl an der Furt nördlich des Durchbruchs durch das Mittelgebirge siedelten und Handel trieben.

Insofern unterschied sich Minden nicht von anderen Städten in Europa. Daneben entwickelte es sich zu einem Verwaltungszentrum und Herrschaftssitz erst der Mindener Bischöfe, dann der brandenburgisch-preussischen Verwaltung neu erworbene und immer größer werdende Territorien in Westfalen und im Rheinland. Minden als Brückenkopf an der Weser half, diese Herrschaft zu sichern, und die dafür notwendigen Beamten und Militärs schufen eine ganz eigene Nachfrage und gaben der Wirtschaft Wachstumsimpulse.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts, bevor die Industrialisierung und damit die Umwälzung der Wirtschaft auf dem Kontinent und der Lebensbedingungen fast aller Menschen einsetzten und noch vor der Bevölkerungsexplosion war Minden jedenfalls 1817 mit einer Zivilbevölkerung von 6775 Einwohnern plus rund 1560 Mann in der wieder ausgebauten Festung hinter Münster die zweitgrößte Stadt in der neugebildeten Provinz Westfalen – und nach Bremen die zweitgrößte Stadt an dem 452 Kilometer langen Fluss mit einem Einzugsgebiet von fast 46 000 Quadratkilometern – davon fast 20 000 oberhalb Mindens.

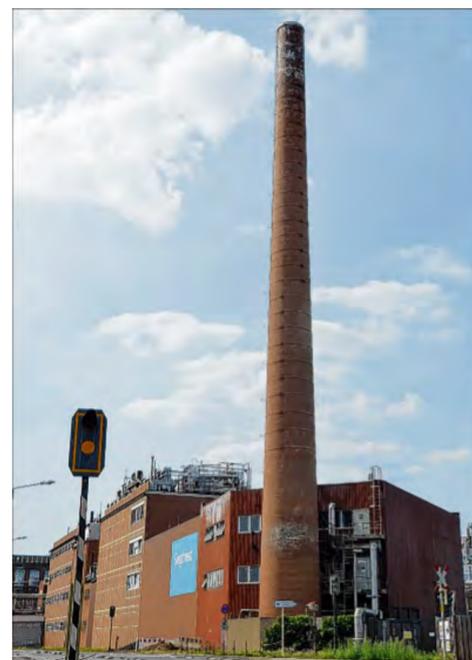
Dass Minden auf seinem Rang in der Bevölkerungsstatistik – bis zu einem gewissen Grad als Spiegel der wirtschaftlichen Dynamik und be-

Eckdaten der Mindener Wirtschaftsgeschichte

- 977 Verleihung des Markt-, Münz- und Zollrechts
- 1295 Mindener Fernhandelskaufleute als Mitglieder der Hanse
- 1823 Weserschiffahrtsakte und Ende von Stapelrechten und mittelalterlichen Privilegien, die die Schifffahrt auf der Weser behindern
- 1847 Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn und des Bahnhofs
- 1859 Fertigstellung des Hafenbeckens des Alten Weserhafens
- 1883 Zündschnurfabrik Brücker und Zschetzsche
- 1898 Kunstschlosserei Drabert und Söhne
- 1906 Maschinenbauunternehmen Altendorf
- 1915 Eröffnung des Mittellandkanals
- 1929 Ansiedlung Melitta
- 1932 Chemische Fabrik Knoll, später: BASF Pharma, jetzt: Siegfried
- 1948 Schoppe & Faeser, jetzt: ABB.
- 1951 Wago Kontakttechnik
- 1977 Follmann Chemie
- 2002 Containerhafen eröffnet

grenzt auch als einer von deren Motoren – innerhalb von 100 Jahren in Westfalen zurückfiel, bleibt in vielen Facetten noch zu untersuchen. Keineswegs lag es daran, dass nicht auch in der Peripherie des preussischen Westfalen Versuche zu einer Industrialisierung und stärkerer Dynamisierung des Wirtschaftslebens, von Handel und Wandel sowie der Produktion bis hin zum primären Sektor, dem Bergbau, unternommen worden wären. Mit der explosionsartigen Entwicklung um Rhein und Ruhr, aber auch im Ravensberger Land konnte der Sitz des Regierungspräsidenten nicht mithalten. 1913 hatte Minden 26 454 Einwohner, eine Steigerung um 217 Prozent gegenüber 1817. Aber Bielefeld brachte es auf 78 380 Bürger (plus 1097 Prozent), Paderborn auf 28 441 Einwohner (plus 387 Prozent), und Herford hatte 32 527 Seelen (plus 424 Prozent), um nur die wichtigsten Städte im Regierungsbezirk Minden zu nennen. Güters-

loh, dessen Blüte erst noch kommen sollte, kam erst auf 18 336 Einwohner (plus 924 Prozent). Jahrhundertlang war der Warenverkehr auf dem Fluss beschwerlich gewesen. Rohstoffe, Getreide und Sandstein aus dem Wesergebirge waren flussab nach Bremen transportiert worden, vielfach aufgehäuft durch Zollstationen oder Zurschaustellung der Waren für ortsnässige Händler, wie es das Stapelrecht in Minden ermöglichte. Am Ziel angekommen, wurden Kähne häufig zerlegt und das Holz für die waldarme Küstenregion verkauft. Denn stromauf war der Schiffsverkehr ungleich beschwerlicher. Lastkähne mussten mit Menschenkraft oder Pferdestärken getreidelt werden, was für schwere Massengüter wenig lukrativ war. Deshalb bemühte sich der Mindener Kaufmann und Reeder Georg Rolff (1802-1883) seit den 1830er-Jahren um den Einsatz von Dampfschiffen, die auch Lastkähne schlep-



Stärkster Chemiestandort in der Region: Siegfried – früher: Knoll, dann BASF – produziert am Industriehafen. MT-Fotos: Dittmann

pen konnten. Mit der Entwicklung der Eisenbahn und der Eröffnung des Mindener Bahnhofs im Oktober 1847 – dem zweiten und dynamisierenden Faktor mit weitaus stärkerer Schubkraft – boten sich neue Verlademöglichkeiten von Massengütern: Kohle. Deshalb entstand 1859 ein neuer Hafen auf dem rechten Ufer, der (inzwischen) Alte Weserhafen. Die Frachten an Ruhrkohle entwickelten sich jedoch nicht wie er-

hofft, und auch die Beteiligung des preussischen Staates an den Baukosten ließ zu wünschen übrig. Zum Anschluss verpasst hat, dann waren es wohl die Jahre von der 1848er Revolution bis zur Aufhebung der Festung nach den Einigungskriegen. Von innen betrachtet, ging es der Stadt gut. Denn der Fiskus sorgte für die Militärs und der Verwaltungsbeamten für eine kontinuierlich hohe Nachfrage. Nachgeborene Söhne aus heimischen Kaufmanns-



Für Warenumschatz geplant: Der Alte Weserhafen erfüllte die Erwartungen nicht und wurde als Werft genutzt. MT-Foto: Langenkämper



Kritische Position: Der Industriehafen liegt zwischen zwei Schleusen, in die Großgütermotorschiffe nicht mehr hineinpassen.

familien wanderten wie Jakob Meyer (1834-1906) nach Amerika aus und eröffneten durch ihre Bestellungen dem produzierenden Gewerbe auch im Mindener Land neue Absatzchancen. Die Glashütte Gerneheim, die von 1812 bis 1877 in Osnabrück produzierte, stellte Glasflaschen auch für Südamerika und Indien her. Arbeitskräfte, die durch die im Vergleich zur Bielefelder Konkurrenz erfolgreiche Leinenindustrie freigesetzt wurden, fanden

durch die aufkommende Tabakindustrie Beschäftigung.

Immerhin boten sich auch Industrie, Handwerk und Gewerbe nach der Entfestigung rund um den alten Stadtkern reichlich Gelände und Entfaltungsmöglichkeiten. So entstanden die Hufeisenfabrik Hoppe und Homann, die Schlosserei Drabert, die Zündschnurfabrik Brücker und Zschetzsche, eine Fahrradproduktion, die Glasfabrik Wittekind, die Kistenfabrik Busch und der Sägenhersteller Altendorf, um nur einige der Neugründungen in der Zeit des Wilhelmismus zu nennen. In der Porta Westfalica holte die Familie Michelsohn weiter Sandstein aus dem Berg und verschiffte ihn von Barkhausen aus über die Weser.

Große Hoffnungen machten sich die Stadtväter hinsichtlich der Pläne Leo Symphers (1854-1922) zur Verbesserung der Schifffahrt der Weser und des Ausbaus des Kanalsystems. Doch kamen diese Bemühungen zu spät in Gang – zu spät, weil die Fertigstellung des Weser-Ems-Kanals mit der Kanalüberführung über die Weser und der Schachtschleuse am 16. Februar 1915 in den gerade erst begonnenen Ersten Weltkrieg fiel. Die Erwartungen in das neue Industriegebiet auf dem rechten Weserufer – mit dem im Volksmund bezeichnenden Namen Kohlenufer – erfüllten sich nach Kriegsende nur zäh. Der Weserhafen wurde 1920 in eine Werft mit städtischer Beteiligung umgewandelt. Eine Werft für den Bau von Eisenbetonschiffen erlitt Schiffbruch, und eine Traktoren- und Maschinenfabrik ging in Konkurs. Dafür erwies sich die an dieser Stelle errichtete Chemiefabrik als dauerhafter Erfolg und machte Minden zum größten Chemiestandort in Ostwestfalen-Lippe, später als Tochter der BASF zum Weltmarktführer in der Produktion von künstlichem Koffein.

Eine kurzlebige Schokoladenfabrik lieferte Raum für einen weiteren Weltmarktführer, Melitta, der auch das Gelände der kometenhaft aufgestiegenen und ebenso abgestürzten Flugzeugwerke Peschke übernahm. Auf dem Wasser war Minden bis in die 1960er-Jahre Standort eines Teils der weltweit

Durch den Ersten Weltkrieg konnten nicht alle an den Kanalbau geknüpften Hoffnungen in Erfüllung gehen.

größten Schlepperflotte. Und nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden neue Unternehmen, von denen sich Schoppe & Faeser (jetzt: ABB), Wago und Follmann auch als Arbeitgeber stark entwickelten, während andere alteingesessene Betriebe der vergangenen 150 Jahre verkauft und

verlagert wurden oder gänzlich verschwanden.

Seit den 1980er-Jahren geplante neue Gewerbegebiete auf der grünen Wiese wie Papinghausen oder Gewerbestadt auf alten Industriebrachen wie der Zeche in Meißeln liefen nur zögerlich voll, weil sich neue Unternehmen vorzugsweise in Gewerbegebieten längs der neuen Lebensadern, den Autobahnen, ansiedelten.

Neuen Schwung in die Ansiedlung von Gewerbe und Arbeitsplätzen können die jüngst erfolgte Eröffnung der neuen Weserschleuse und die Verkehrsfreigabe der Mittelweser für das Großgütermotorschiff in Verbindung mit dem Bau des Regioports am Mittellandkanal für die Containerverladung bringen. Die Oberweser jedoch hat ihren Charakter als Verkehrsader zum Mindener Hinterland wohl endgültig verloren zugunsten eines idyllischen Raums für Freizeit, Natur und Erholung.

Die Weser von oben

- Einzigartige Perspektiven des Flusses, der sie alle verbindet, bringen Zeitungsverlage zwischen Hann. Münden und Bremerhaven im kommenden Herbst gemeinsam in einem Magazin heraus.
- 452 Kilometer Flussverlauf werden hier in Luftbildern gezeigt; Reportagen und Berichte der jeweiligen Redaktionen erzählen vom Leben an diesem Fluss, der immerhin vier Bundesländer quert.
- Das Mindener Tageblatt druckt in diesem Sommer einige der Berichte vorab.
- An dem Projekt beteiligt sind neben dem MT die Deister- und Weserzeitung, Schaumburger



Zeitung, Die Harke, Westfalen-Blatt, Nordwest-Zeitung und der Weser-Kurier, der das Ganze auch koordiniert.