

65 Jahre Stauwehr

Die Ursprünge der Weserüberquerung zwischen Drakenburg und Sebbenhausen/Balge

VON MARA KAKOSCHKE
UND HELGE NUßBAUM

DRAKENBURG. Wohl kaum jemand, der heute mit dem Auto beim Drakenburger Wehr problemlos die Weser überquert, denkt daran, dass hier einmal der Ruf „Fährmann, hol über!“ von einem Ufer zum anderen schallte. Tatsächlich ist das jedoch noch gar nicht so lang her. Im achten „Historischen Freitag“ blickt DIE HARKE zurück in die Geschichte rund um die Weserüberquerung in Drakenburg.

Vor 65 Jahren sind das Stauwehr (für die Flussregulierung und die Stromerzeugung) sowie die Schleuse bei Sebbenhausen (für den vier Kilometer kürzeren Schifffahrtsweg) nach einer Bauzeit von drei Jahren (1953 bis 1956) in Betrieb genommen worden. Die erste Turbine lief am 15. Februar 1956. Mit Fertigstellung dieses Bauwerks war die direkte Überfahrt möglich und die Fährflüssigkeit geworden; „ein bedeutendes Ereignis für unsere Heimat“, wie DIE HARKE damals berichtete. Erste Planungen zur Kanalisierung der Mittelweser gab es jedoch bereits im 19. Jahrhundert und auch vor dem Stauwehr gab es schon eine Brücke, die jedoch am Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengt wurde.

Die Anfänge der Weserfährer

Der Drakenburger Weserübergang – oder „Paß“, wie man in frühen Zeiten sagte – liegt im Zuge der uralten West-Ost-Straße: dem Folk-Wege jenseits und dem Heß-Wege diesseits der Weser. Die Verbindung von Sebbenhausen nach Haßbergen ist der Parallelübergang hierzu. In der Nord-Süd-Richtung traf in Drakenburg die kürzeste Verbindung Bücken-Balge-Nienburg den Ost-West-Weg. Dieses Zusammentreffen der zwei Landwege mit der Wasserstraße mag Drakenburg in seiner frühen Entwicklung zu einem Vorrang gegenüber den Nachbarorten verholfen haben.

Aus der nassen Furt ist dann die trockene Fährer geworden, die ein Merianscher Kupferstich aus dem Jahr 1646 bereits zeigt. Ihr Fährrecht wussten die Bürger wohl zu wahren und verteidigten es selbst gegen die hohen Herrschaften vom Adel. Diese wohnten zwar im und in der Nähe des Ortes, hatten aber bei ihren Freiheiten nicht das Bürgerrecht des Fleckens. Die Herren von Merrettig (später Oberg) hatten auf der anderen Weserseite ihr Besitztum Stolzenburg,



Ein Luftbild vom Drakenburger Weserwehr aus dem Magazin „Die Weser von oben“.

FOTO: KARSTEN KLAMA

und zur Verbindung mit diesem unterhielten sie eine eigene Fährer.

Im 19. Jahrhundert hatte die Gemeinde ihre Fährer verpachtet, und der Betrieb schien etwas eingebracht zu haben, denn es fanden sich stets mehrere Interessenten, die den Pachtpreis hinaufsteigerten. So ersteigerte der Bürger Christian Zabel in den Jahren 1810 bis 1818 die Fährer zum Pachtpreis von 62 Thalem und 3 Mariengroschen. Sein gesamtes Vermögen musste er hypothekarisch dagegen zur Kautions stellen. Im Jahre

1830 folgte ihm Heinrich Palm, der die Fährer für sechs Jahre mit 100 Thalem und 6 Mariengroschen ersteigerte; Anton Böger und Christian Prange hatten die Bürgerschaft übernommen. Angeblich aus mangelnder Erfahrung hatte man sich aber übersteigert. Auch war der Fährverkehr aus unerklärlichen Gründen zurückgegangen und die Einnahmen gesunken. Auf entsprechende Eingabe wurde vom Amt ein Nachlass „von vier Pistolen in Gold“ bewilligt (eine Pistole = fünf Reichsthaler).

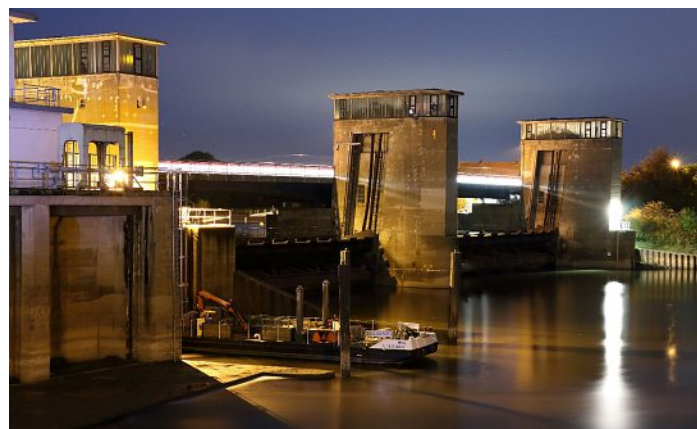
Gegen Ende des 19. Jahrhunderts fand sich nach mehreren Pächterwechseln schließlich kein Interessent mehr und die Fährer wurde 1888 zum wahren Sorgenkind des Fleckens Drakenburg. Sie benötigte Zuschüsse und brachte doch immer weniger an Pacht beziehungsweise Fährer ein. Der Landkreis lehnte die Übernahme ab. Als Teil der öffentlichen Wege sei

die Fährer von der Gemeinde zu unterhalten, und diese müsse den Fährbetrieb sichern. So stellte von nun ab die Gemeinde einen besoldeten Fährer an.

Als Erster erhielt Wilhelm Bötzel seinen Lohn von der Gemeinde für seine Fährertätigkeit. Mit seinem Nachfolger hatte man jedoch Pech. Er erwies sich als Trunkenbold, war tagelang nicht auf seinem Posten, überließ den Fährbetrieb oft seinem unmündigen Sohn, überlud die Fährer aus Bequemlichkeit, ungeachtet der Gefahr für Leib und Leben. Auf Anordnung des Landrates wurde er schließlich im Sommer 1891 fristlos entlassen.

Die erste Brücke über die Weser

Die letzte Holzfährer wurde schließlich im Jahr 1933 abgewrackt. Erstmals wurde jetzt für 7180 Reichsmark ein Stahlprahm gekauft. Die 1941 erbaute erste Brücke über die Weser verdrängte den Fährverkehr zunächst für einige Jahre. Der Stahlprahm wurde daraufhin an die Kiesbaggerrei Johann Lüssen in Bremen veräußert. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges im Jahr 1945 wurde die Brücke jedoch gesprengt. Dazu versenkten oder zerstörten die Alliierten alle Wasserfahrzeuge, selbst den kleinsten Kahn. Und doch hatte man in Drakenburg wieder ein klein wenig Glück: ein herrenloser Kahn wurde am Weserufer gefunden und in Anbetracht der Zeitumstände mit einem Pferdegespann weit landeinwärts geschleppt, dann hinter einer Hecke sorgsam im Versteck gehalten. Als sich die



Auch im Lokalportal der HARKE findet man tolle Bilder vom Weserwehr, wie dieses von Heiko Muß im Abendlicht. FOTO: MUß

Kontrollen nach Beendigung des Krieges allmählich lockerten, hatte man wenigstens eine Gelegenheit zum kleinen Fährverkehr.

Inzwischen hatte man ermittelt, dass die alte Fährer versenkt im Hafen von Hoya lag. Nach erfolgreicher Verhandlung konnte Drakenburg die alte Fährer pachten, aber sie musste erst gehoben und das Leck geflickt werden. Für Geld und gute Worte bekam man damals jedoch nichts, und so sammelten die Drakenburger für die Reparaturarbeiten Lebensmittel. Am 1. Juli 1945 war der Fährverkehr wiederhergestellt. Drei Jahre später wurde die Fährer wieder nach Hoya geflößt – Drakenburg hatte sich eine eigene Fährer angeschafft. Deren Planung und insbesondere der Bau bereiteten Schwierigkeiten. Erst musste sie überhaupt von der Besatzungsmacht genehmigt werden, da ja der gesamte Schiffsbau in Deutschland verboten war. Dann ging es nicht voran, weil gegen Reichsmark niemand mehr liefern wollte. Als aber der

Währungsschnitt da war, war auch die Fährer im Jahr 1948 schnellstens da.

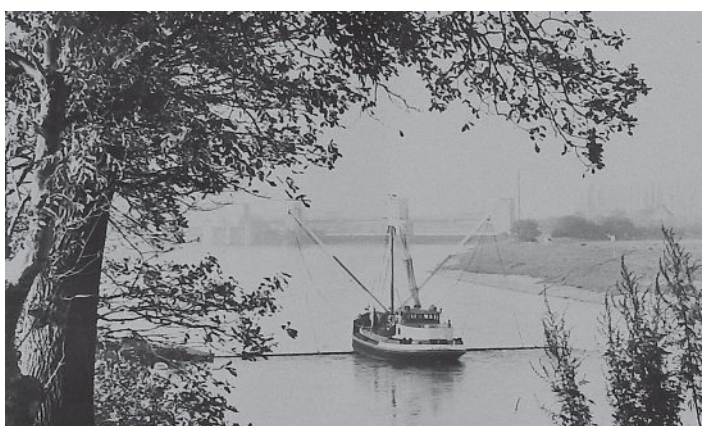
Fertigstellung des Stauwehrs im Jahr 1956

Fast acht Jahre brachte die Fährer dann Menschen und Güter hinüber und herüber – zu jeder Zeit, bei jedem Wetter. Mit dem Bau des Stauwehrs und der Möglichkeit der ständigen Überfahrt darauf wurde im Jahre 1956 die letzte Fährer außer Dienst gestellt. Der Fährverkehr gehörte nun endgültig der Vergangenheit an. Ihr letzter Steuerer Timke übernahm Aufgaben im Stauwerk.

Das Wehr in Drakenburg ist Teil einer Kette von sechs Staustufen an der Mittelweser, die zwischen 1929 und 1960 errichtet worden sind, um die Schifffahrtsverhältnisse auf der Weser zu verbessern. Bereits Mitte des Jahres 1954 rollten erste Bagger für den Kraftwerksbau an. Wehr und Schleuse nahmen ihren Betrieb am 3. Januar 1956 auf, im Februar lief die erste Turbine. Die Baukosten für die Anlage,

die 30 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen sollte, beliefen sich am Ende auf 12 Millionen Mark. Die Schiffe werden seitdem über den Schleusenkanal um den Ort herumgeleitet. Die vier Kilometer lange Balger Straße (K2) als uralte Verbindung durch die Marsch zwischen Drakenburg und Balge wurde im September 1957 durch den damaligen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm ihrer Bestimmung übergeben. Die Auffahrt zur Weserbrücke von Drakenburg wurde erstmals im Jahr 1971 wesentlich verbreitert. Von 1995 bis 1996 folgte dann ein kompletter Neubau der 160 Meter langen Brücke. Die Fahrbahn wurde auf 5,50 Meter verbreitert und auch ein 2 Meter breiter Fußweg entstand. Die Gesamtkosten dieser damals größten Baustelle im Kreisgebiet beliefen sich auf 6,5 Millionen Mark.

Verantwortlich für den Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen an der Weser ist das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Verden. 2012 und 2013 wurden die beiden stählernen Fischbauchklappen in den Wehrfeldern ausgetauscht, die auf den eigentlichen Stauverschluss aufsetzen und für die Feinregulierung des Wasserstandes der Weser verwendet werden. Dies war notwendig geworden, da die über das Bauwerk geführte Brücke der Kreisstraße zwischen Balge und Drakenburg in ihrer Standsicherheit gefährdet war. Die Reparaturkosten dafür beliefen sich damals auf rund 550 000 Euro. Weitere Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten werden seitdem regelmäßig durchgeführt.



Beliebtes Fotomotiv: Ein Drakenburger Fischerkahn.



Merianscher Kupferstich aus dem Jahr 1646.



Das Weserwehr während des Umbaus 1996.

FOTOS: ARCHIV