

Der 90. „Geburtstag“ des Mittellandkanals

Von Christel Droste

Der Mittellandkanal, der bei Bergeshövede aus dem Dortmund-Ems-Kanal abzweigt und nach etwa 320 Kilometern bei Magdeburg endet, wurde zu einem Zeitpunkt in Betrieb genommen, als die Welt den Atem anhielt. Am 28. Juni 1914 wurden in Sarajewo der österreichische Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau von einem serbischen Nationalisten erschossen. Aufgrund der damaligen Bündnispolitik, einer ausgesprochen nationalistischen Einstellung auf allen Seiten, wirtschaftlichem Konkurrenzdenken, das vor Waffengewalt nicht zurückschreckte, und eines zuvor noch nicht gekannten Wettrüstens kam es bald zu den kriegerischen Auseinandersetzungen des Ersten Weltkrieges, der mit der militärischen und wirtschaftlichen Niederlage Deutschlands endete.

Mit dem Bau der ursprünglich als „Ems-Weser-Kanal“ bezeichneten Wasserstraße war bereits lange Zeit vorher, im Jahre 1906, begonnen worden. Der Abschnitt von Nettelstedt bis Alswede und in benachbarte Gebiete entstand jedoch erst in den Jahren 1910 bis 1914. Die Bauzeit dieser bis heute bedeutenden Wasserstraße nahm in der Presse nur geringen Raum ein. Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass die Königliche Kanalbaudirektion Hannover mangels einheimischer Kräfte auch Italiener, Polen und Österreicher beschäftigte. Diese hatten ihre Bleibe häufig nicht in den Dörfern selbst, sondern in Unterkünften an der Kanalbaustelle.



Bau des Mittellandkanals, um 1910

Mit den in der Planungsvorgabe liegenden Moor- und Feuchtgebieten gab es zusätzliche Probleme. So musste auf der Strecke von Getmold über Alswede nach Lübbecke ein Deichsystem entwickelt und umgesetzt werden. Die erforderliche Umleitung zahlreicher Wege und die Neuanlage von Brücken nach Rücksprache mit den überwiegend bäuerlichen Eigentümern hatten umfangreiche Erdarbeiten zur Folge. Da eine vertragstreue pünktliche Fertigstellung der Bauarbeiten erforderlich war, wurde seit dem 1. Mai 1912 auch nachts gearbeitet. Einen Teil der zum Kanalbau benötigten Steine gewann man im Nettelstedter Steinbruch und transportierte sie mit Pferdefuhrwerken die Hänge des Wiehengebirges hinab zum Arbeitsplatz am Kanal. Unfälle zeigten immer wieder, wie gefährlich solche Unternehmen waren.

Im Dezember 1914 war es soweit. Das Kanalbett war eingewässert. Am 9. Dezember passierte nach Auskunft der Lübbecke Stadtchronik das erste Schiff den Kanal. Es handelte sich um ein mit Steinen beladenes Schiff im Auftrage der Kanalbaudirektion.

Ein Jahr später war das öffentliche Interesse am Kanal bedeutend größer, als es Ende Dezember 1915 nach starken Regenfällen im ganzen Lübbecke und Pr. Oldendorfer Gebiet zu einem drei bis vier Meter langen Dammbbruch an der südlichen Kanalseite im Bereich Hedems kam. Die Flutwelle überschwemmte auch den Alsweder Bezirk. Dieses Ereignis wurde im Lübbecke Kreisblatt am 28. Dezember 1915 ausführlich geschildert: *„Es mochte etwa gegen 10 Uhr morgens sein und die letzten Kirchgänger eben fortgegangen sein, als plötzlich die Dorfglocke ertönte. Nach Norden schauend, erblickte man bald eine große schaurige Wasserwüste, die sich sehr schnell vergrößerte. Da vorerst nur wenige Menschen zur Hilfe da waren, wurden durch die Glocke bald alle verfügbaren Mannschaften herangeholt. Auch wurde ein Bote zur Kirche in Alswede gesandt, und Herr Pfarrer Voß machte bekannt, daß die Männer Hedems nach Hause eilen möchten, da der Kanaldamm gerissen sei.“*

Nicht nur die Rettung der bedrohten Menschen wurde eingeleitet, auch das Vieh galt es unverzüglich zu bergen. Der Verlust der Tiere hätte in der durch die Landwirtschaft geprägten Gegend herbe Verluste für die Eigentümer bedeutet. So trieb man Rinder, Schweine und Ziegen in den westlichen Teil des Dorfes Hedem, der etwas höher lag. Möbel, Bettzeug, Kleidung und sonstiger Besitz wurden in den Häusern auf den Heuboden über den Ställen, den so genannten „Hielen“, verfrachtet. Der tatkräftige Einsatz der Bevölkerung zeigte bald Wirkung, denn Menschen kamen bei dem Dammbbruch nicht zu Schaden. Das Wasser verlief sich bereits am frühen Nachmittag etwas und mit der Reparatur der Bruchstelle konnte wenige Tage später begonnen werden.



Frachtschiff vor dem Lübbecke Hafen, um 1928

Eng mit dem Kanalbau verbunden war die Anlage eines Hafens auf Lübbecke Grund und Boden an der öffentlichen Wendestelle, dem heutigen Hafenbecken. Hier lagen die Lübbecke Schulwiesen, die zur Verfügung gestellt werden konnten. Bevor die ersten Baumaßnahmen ergriffen wurden, befassten sich die Lübbecke Stadtverordneten am 12. November 1907 mit der Bauplanung für einen Hafen. Eine Kommission unter dem Vorsitz von Rentmeister Bomnüter auf Gut Renkhausen wurde gebildet. Der Anfang der Hafenbebauung wurde im Sommer 1914 gemacht, als zwei

hölzerne Ladebühnen angebracht wurden, die das Anlegen von Frachtschiffen und das Löschen der Ladung ermöglichten.

Reges öffentliches Interesse fand der Lübbecke Hafen in den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, als sich eine wirtschaftliche Katastrophe an die andere reihte. Die Stadtchronik stellt in diesem Zusammenhang am 26. August 1919 fest: *„Die herrschende Kohlenknappheit gibt Anlaß zu umfangreichen Kohlendiebstählen am Kanal. Da die Dieberei-*

en in Gemeinschaft mit den Schiffern ausgeübt werden, werden die Kohlen fuderweise verschoben.“

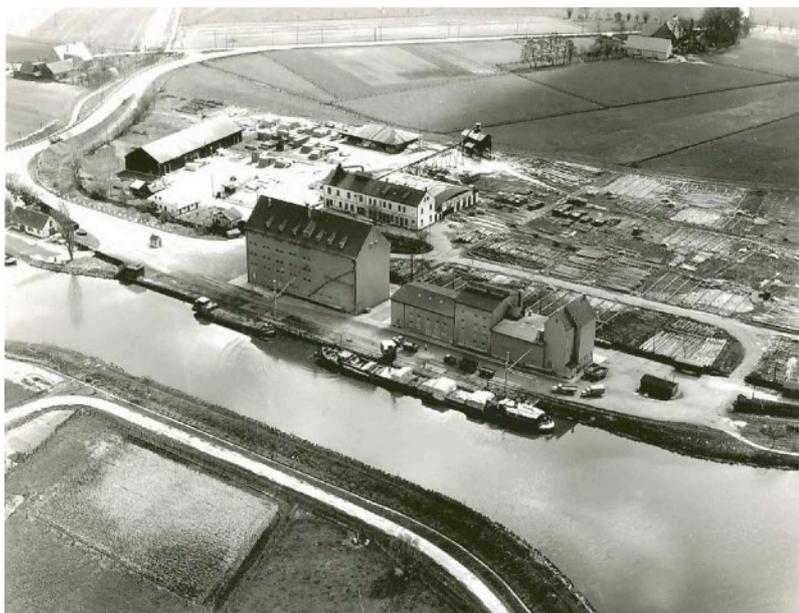
Um den unerlaubten Handel mit Kohlen, Zucker, Lebensmitteln und Baustoffen auf dem Kanal zu unterbinden, wurden Hilfspolizisten eingesetzt, die jedoch häufig ihren persönlichen Vorteil im Auge hatten und nicht selten beide Augen zudrückten. Die polizeilichen Maßnahmen waren von vornherein zum Scheitern verurteilt, wie es eine Bekanntmachung des Lübbeckener Landrates v. Borries vom 12. Februar 1920 zeigt. In der Pressemitteilung heißt es: *„Zur Bekämpfung der Kohlediebstähle auf dem Kanal und auf der Weser sind dem Herrn Regierungspräsidenten in Minden mehrere 1000 Mark zur Vergebung an diejenigen Persönlichkeiten zur Verfügung gestellt, welche Diebereien von Kohlen aus Kohleschiffen so zur Anzeige bringen.“* Der Erfolg dieser Bekanntmachung war gleich Null.

Im Februar 1922 spitzte sich die Situation durch einen Eisenbahnerstreik weiter zu. Die Kohlenzufuhr nach Lübbecke war abgeschnitten. Hinzu kam ein bitterkalter Winter. Um Brennstoff zu sparen, wurden die Schulen geschlossen. Bald darauf nahte jedoch die Hilfe auf dem Wasserwege. Am Kanalhafen legten sechs Kähne mit Kohlen an. Die Ladung des kleinsten Schiffes war für Lübbecke bestimmt.

Trotz der wirtschaftlichen Notlage bewährte sich der Unternehmergeist. Die Harpener-Bergbau AG gründete im Juli 1922 ein Sägewerk am Kanalhafen.

Doch der Kanal war nicht nur Arbeitsplatz, sondern diente auch der Erholung. Anfangs warnte die Kanalbauverwaltung nachdrücklich vor dem Baden im Kanal. Davon ließen sich die Badewilligen jedoch nicht abschrecken. Schließlich erging im Juli 1925 der Aufruf der Stadtverwaltung Lübbecke, die Einrichtung einer Badeanstalt am Hafen zu unterstützen. Die Kanalbauverwaltung signalisierte Einverständnis. Am 3. Juli 1926 wurde am Kanalhafen eine Volksbadeanstalt mit Sonnen- und Luftbad eröffnet, die sich bald großer Beliebtheit erfreute.

Im Sommer des Jahres 1945 gab es am Kanal von der Hausstätte bis zum Hafen ungetrübte Badefreuden. Mit einer unsinnigen Verzweiflungstat hatte die deutsche Heeresführung die Brücken sprengen lassen. Die gesprengten Brücken blockierten jeden Schiffsverkehr. Das Wasser war so klar, dass man die von den fliehenden deutschen Soldaten fortgeworfene Munition auf dem Grund liegen sehen konnte. Wen interessierten schon die Gefahren? Nach den jahrelangen Kriegstagen sehnte man sich nach



Lübbecke Hafen, 1957

Zerstreuung und ein wenig Vergnügen. So war hier unter britischer Militärbesetzung trotz *Fraternisierungsverbots* ein buntes Völkergemisch entstanden, das mit der britischen Zonenverwaltung in Lübbecke Einzug gehalten hatte.

Mit dem Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit rückte der Kanal wieder in das öffentliche Interesse. Brücken wurden wieder Instand gesetzt. Europäische Normenvorgaben führten zu neuen Baumaßnahmen. Das Einschwemmen und Einsetzen neuer Brückenkonstruktionen fand lebhaftes öffentliches Interesse. Heute gilt der Kanal nicht nur als Verkehrsweg der Binnenschiffer, sondern lädt zudem im Sommer als Naherholungsgebiet ein und dient Wassersportlern und Naturliebhabern damit gleichermaßen als reizvolles Ziel.

Auch in der Kommunalgeschichte hat der Kanal seine Spuren hinterlassen. Seit dem Inkrafttreten der Kommunalreform am 1. Januar 1973 bildet der Kanal die nördliche Grenze der Stadtgemeinde Lübbecke.

Am 10. Dezember 1914 notierte das Lübbecke Kreisblatt: *„Möge der neue Wasserweg sich schnell zu einer segensreich wirkenden Verkehrsstraße entwickeln, ein mächtiger Förderer des Handels und der Landwirtschaft, der Industrie und allen Gewerbes werden. – Glück auf!“*

Dieser Wunsch hat sich während der langen Geschichte des Kanals erfüllt.

Autorin: Christel Droste
Bildnachweise und Copyright: Stadtarchiv Lübbecke