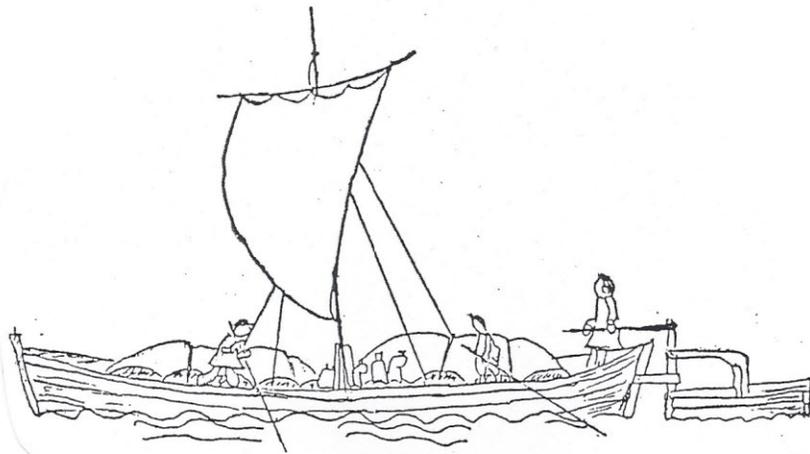
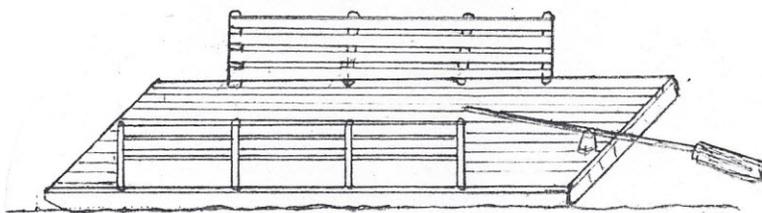


Zuldaschiffahrt Früher



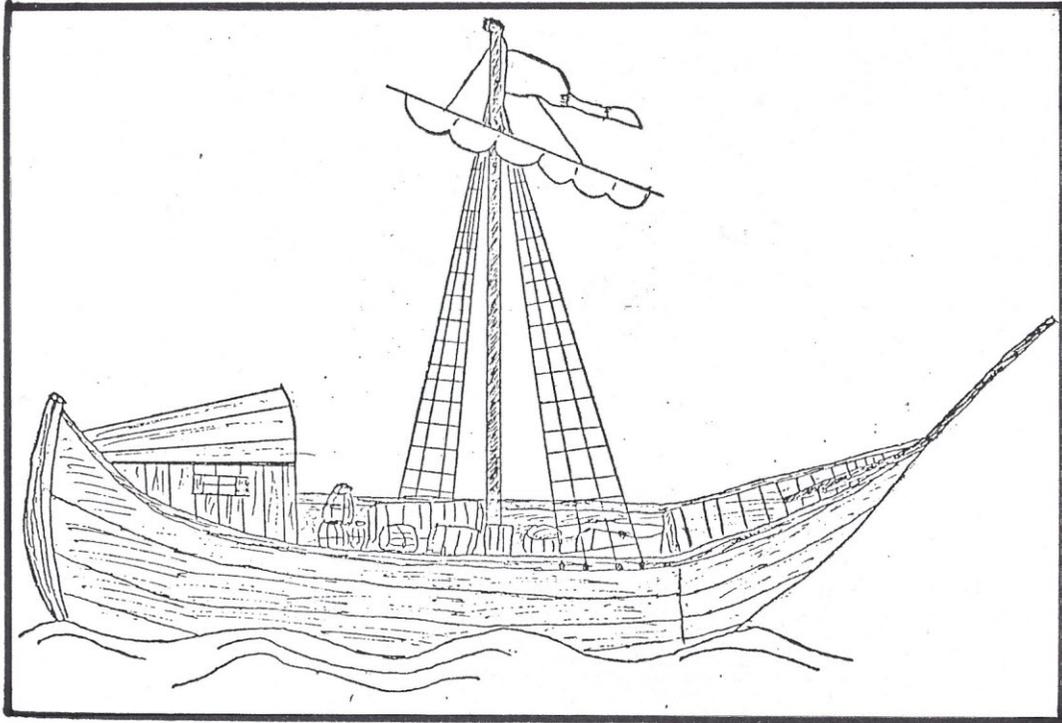
heute



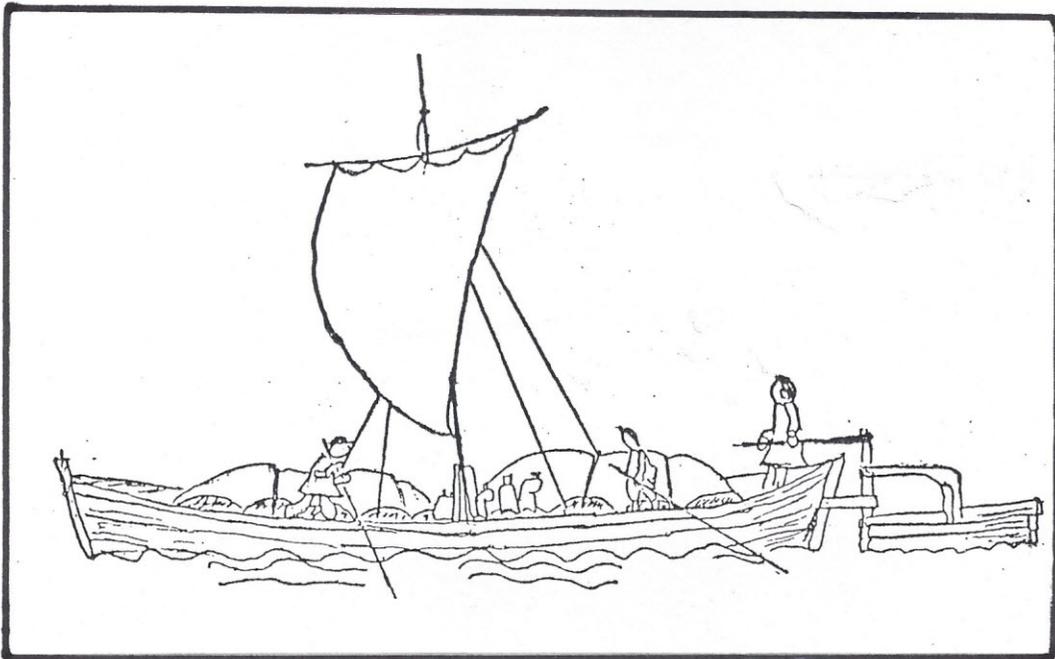
Holz- und Kalkverladung mit Schiffsbau im Fulldatal bei Neumorschen



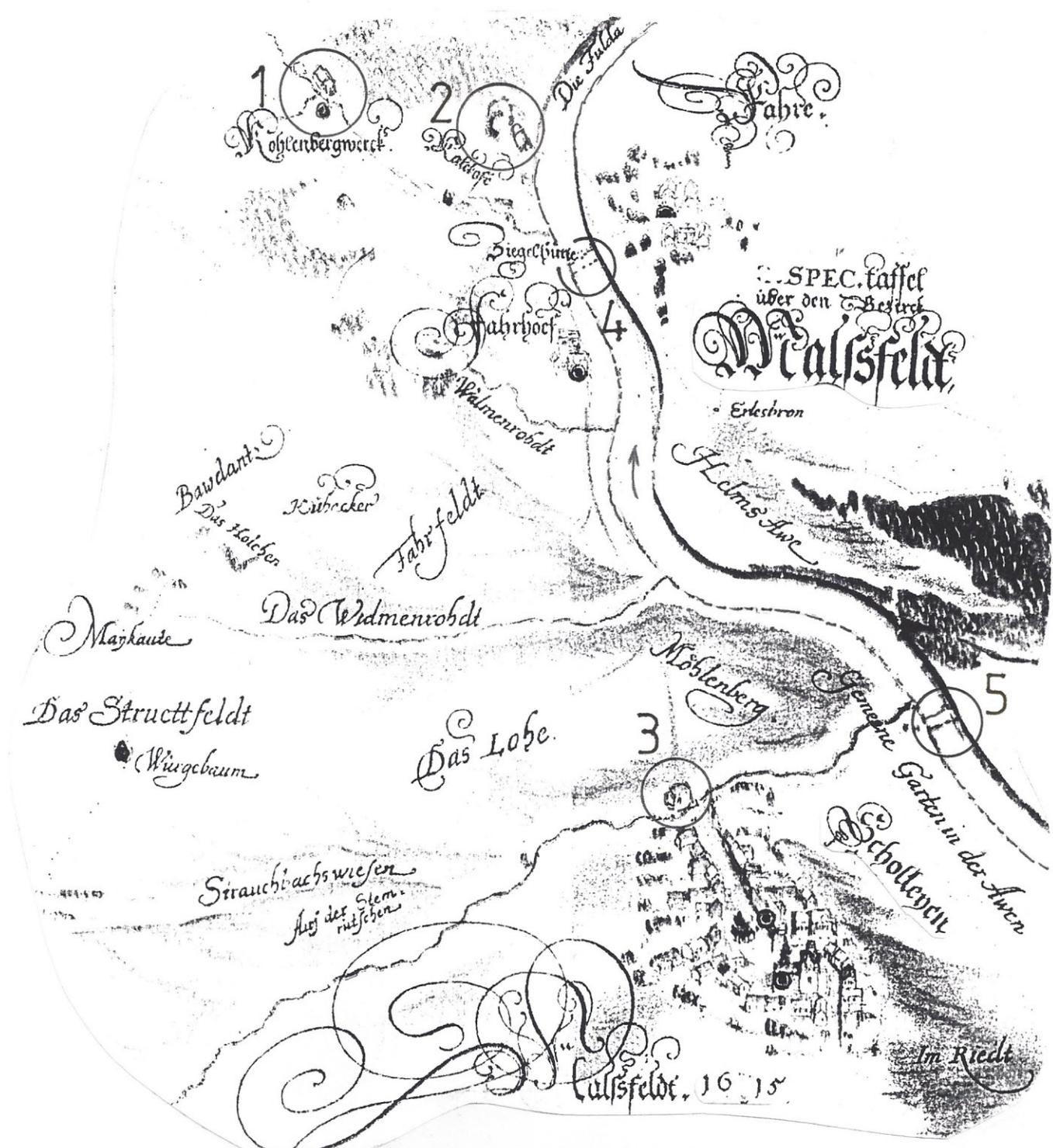
**In Neumorschen wurden Schiffe gebaut,
auch Holz und Kalkstein verladen.
Für die Bautätigkeit war der Kalk aus dem Raum
Morschen und Heinebach von Bedeutung.
In Malsfeld an der Ziegelhütte wurde schon damals
mit Braunkohle - auch Steinkohle genannt - Kalk gebrannt.**



Fulda – Lastschiff



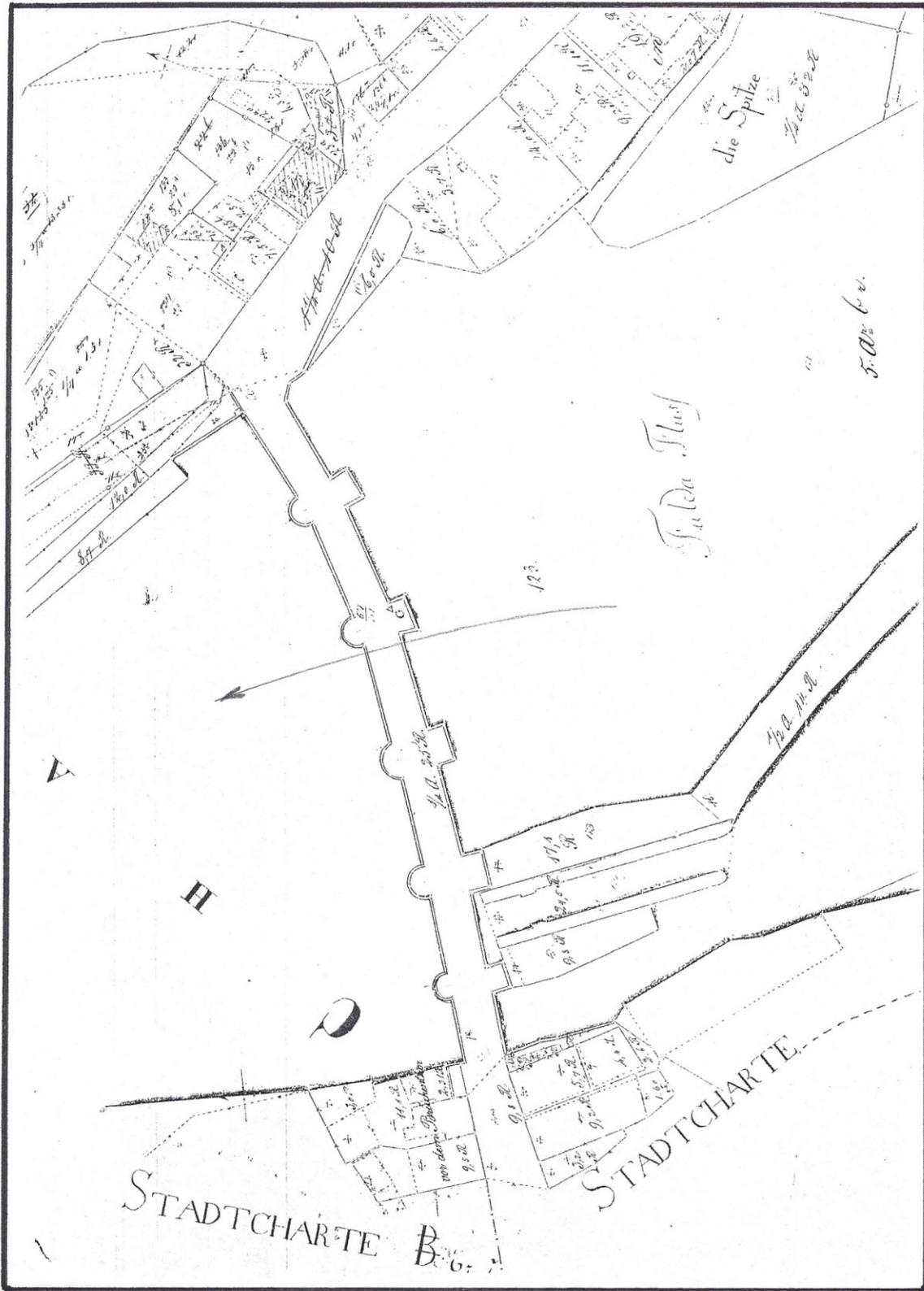
Fulda – Marktschiff



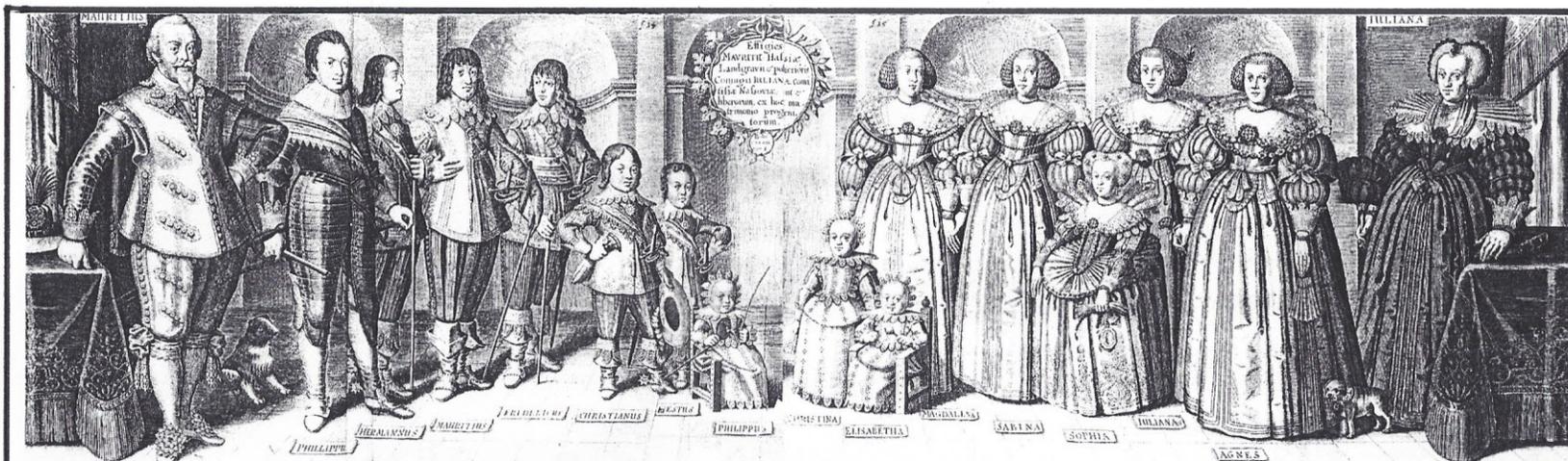
1. Braunkohlenbergwerk
2. Kalkofen
3. Fährmannshaus
4. Furten durch die Fulda
5. Furten durch die Fulda



Im Jahre 1601 wurde die Stadt Melsungen dem von Landgraf Moritz geschaffenen
Schiffahrtsweg von Kassel nach Hersfeld angeschlossen.
Die sogenannten Marktschiffe verkehrten zwischen diesen Städten.
Flußabwärts fuhr man mit Segel und Stakshangen.
Die "Bergfahrt" erfolgte mit Pferdervorspann über die noch heute erkennbaren Treidelpfade.



Fuldabrücke und Schleuse in Melsungen 1842



Landgraf Moritz (l.) mit seiner zweiten Frau Juliane von Nassau (r.) und den 14 Kindern der Ehe. Für sie wird 1627 die sog. Rotenburger Quart eingerichtet.

Landgraf zum Thronverzicht gezwungen

17. März 1627. Mit einem Staatsakt im Kasseler Schloß verzichtet Landgraf Moritz zugunsten seines Sohnes Wilhelm auf die Regierung. Er bezahlt damit für eine Folge politischer Fehlgriffe, die das Land in die Katastrophe geführt haben.

Mit dem Auseinanderbrechen der protestantischen Fürsten-Union nach der pfälzischen Niederlage vor Prag entfiel für Moritz ein politisch wichtiger Rückhalt. Im Erbstreit um Oberhessen (→ 9.10.1604/S. 139) stand er jetzt allein. Der 1621 unternommene Versuch, die lehnsabhängige Grafschaft Waldeck zu annektieren, scheiterte ebenso wie frühere Einmischungsversuche in Paderborn und Fulda.

In Vollzug des Reichshofratsurteils vom 11. April 1623, das ganz Oberhessen dem kaisertreuen Darmstädter Landgrafen Ludwig V. zusprach, rückten Tillys Liga-Truppen in Hessen-Kassel ein. Bis zum Herbst besetzten sie die gesamte Landgrafschaft. Das nach nassauischem Vorbild eingeführte Miliz-System zur Landesverteidigung versagte. Nur Kassel selbst blieb frei. Landgraf Moritz ging außer Landes.

Um den Abzug der kaiserlichen Truppen zu erwirken, verhandelte die hessische Ritterschaft seit dem Frühjahr 1625 direkt mit Tilly. Moritz warf den Rittern daraufhin Landesverrat vor. Damit gab es zwischen Landgraf und Ritterschaft

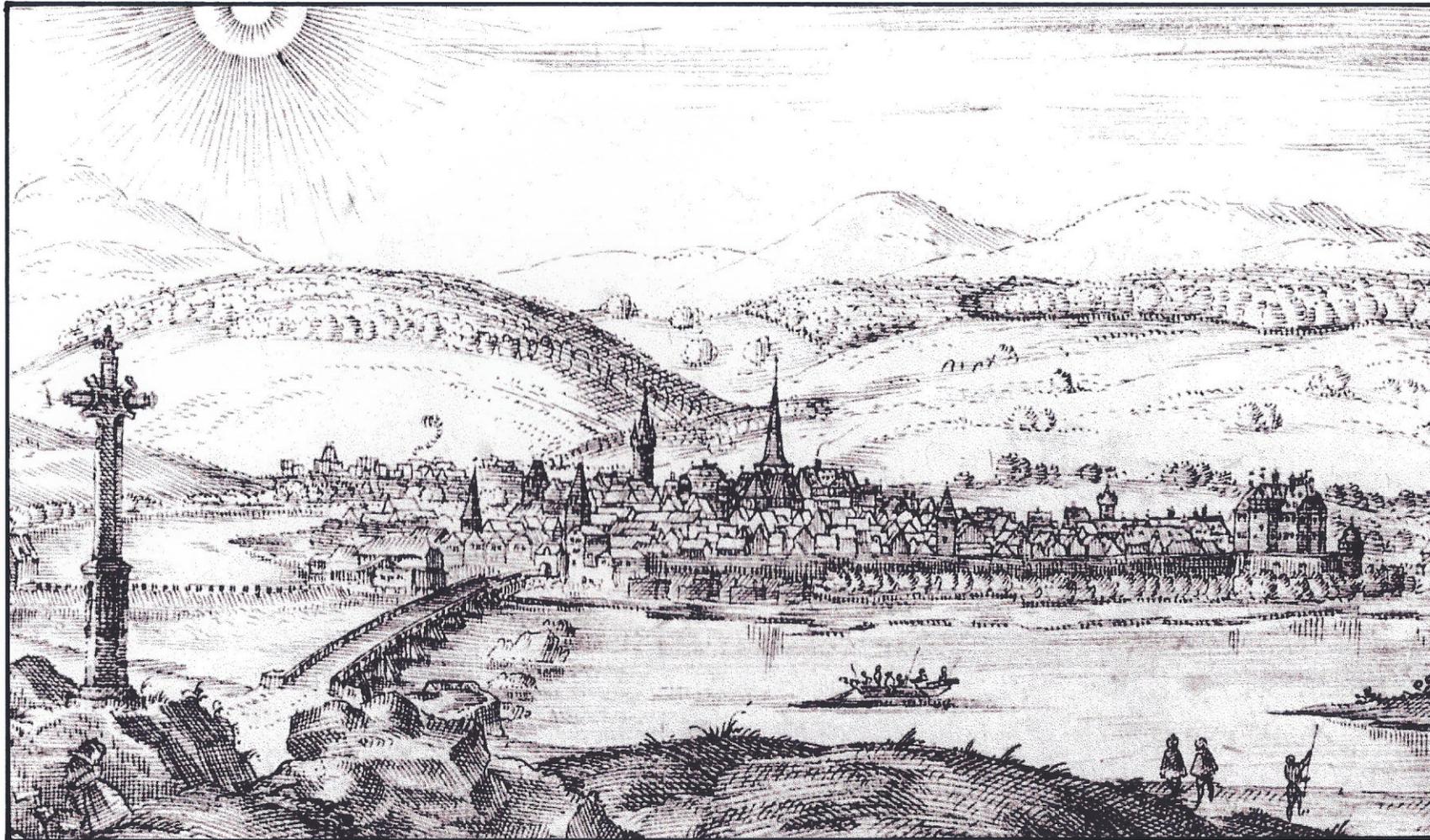
keine gemeinsame Basis mehr. Der Preis für den Thronverzicht ist die Abtrennung eines Viertels der Landgrafschaft, der sog. Rotenburger Quart. Dieses Territorium wird zur teilsouveränen Herrschaft für die 14 Kinder aus der Zweitehe des scheidenden Landgrafen.

Landgraf Wilhelm V. verzichtet im sog. Hauptakkord vom 24. September 1627 zugunsten des neuen Darmstädter Landgrafen Georg II. auf Oberhessen. Er erkaufte seinem Land damit vorläufig Frieden. Zum Sündenbock macht man den bei den Ständen verhassten landgräflichen Kanzleidirektor Dr. Wolfgang Günther, der Ende 1628 in Ziegenhain hingerichtet wird.

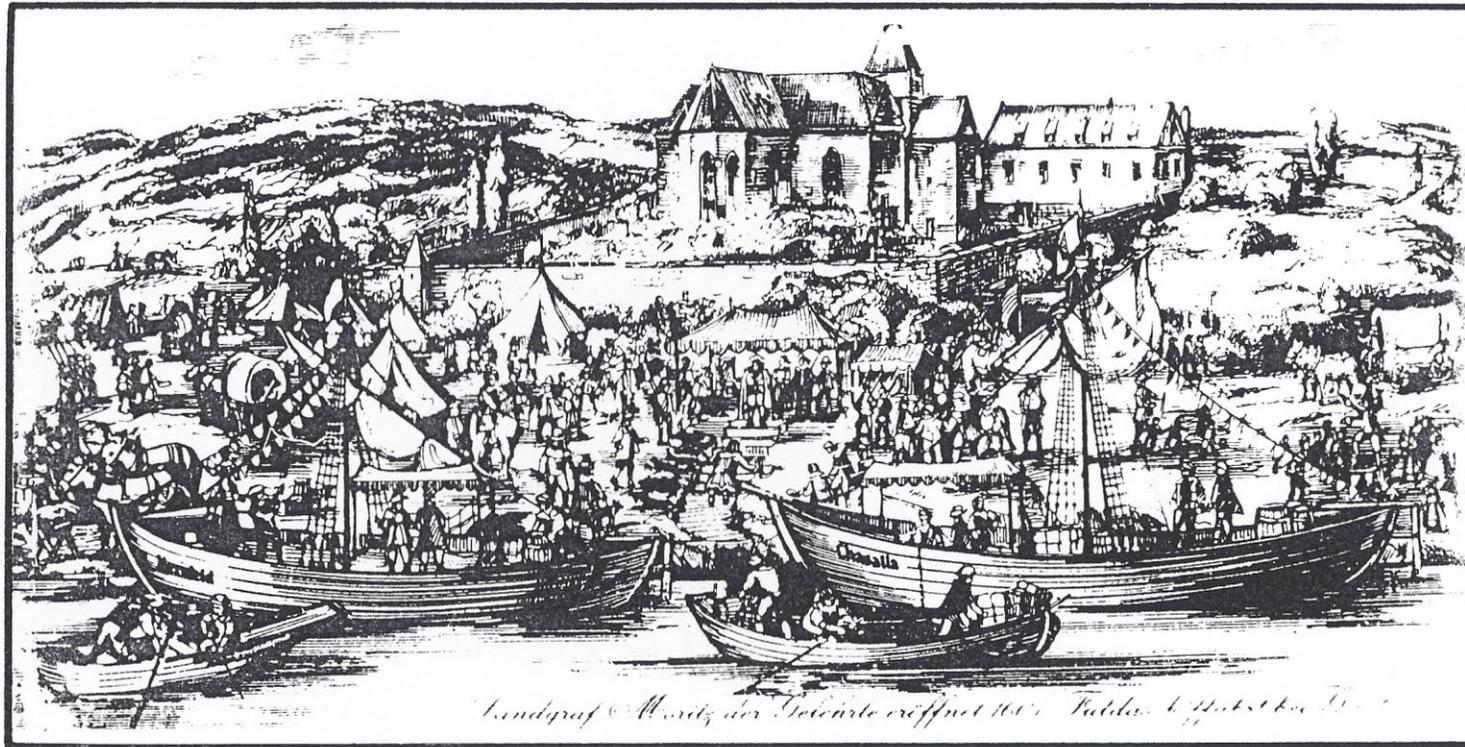
Moritz: Kassels gelehrter Fürst

Chronik zur Person

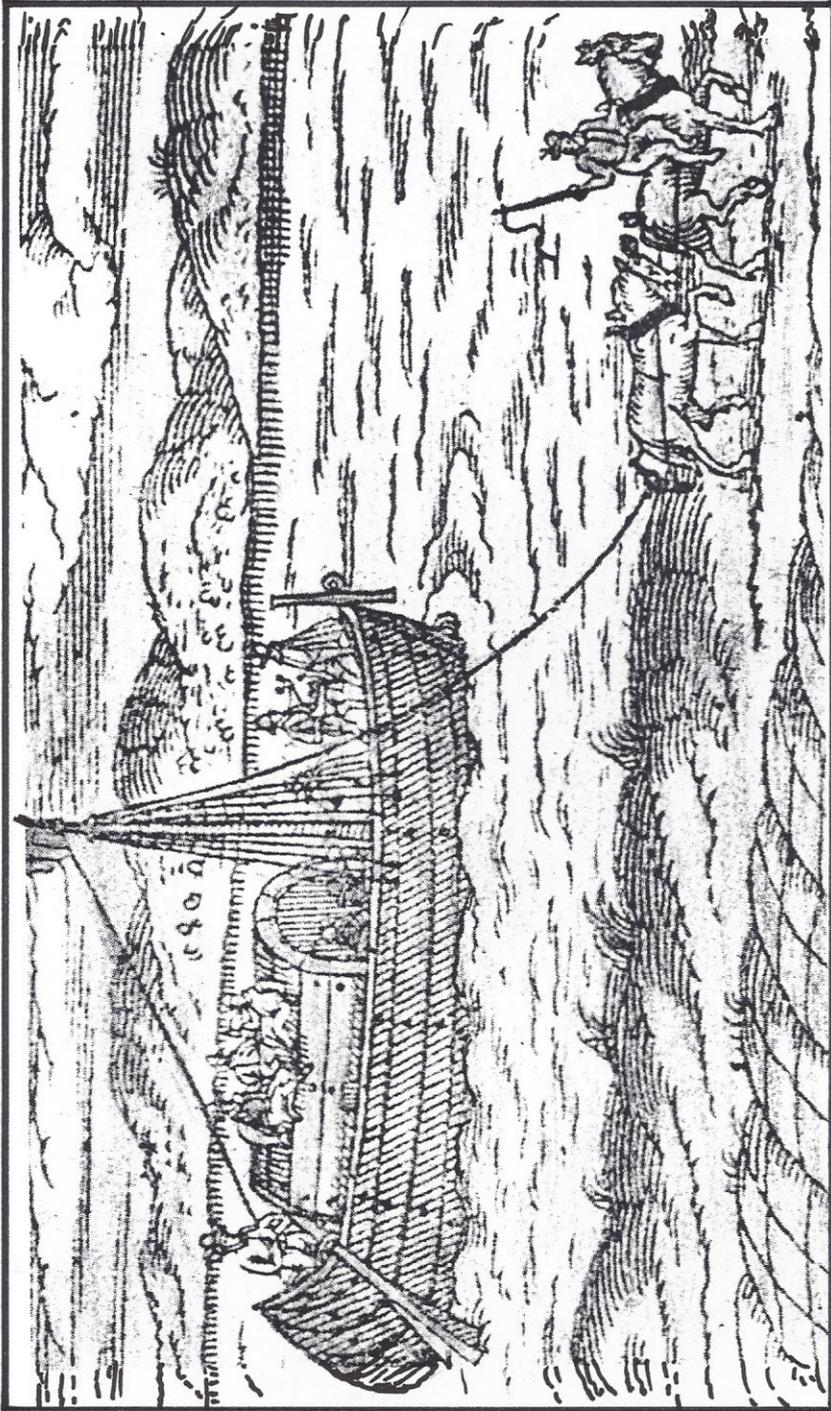
Landgraf Moritz der Gelehrte (1572–1632), der Hessen-Kassel seit 1592 regiert, trägt seinen Beinamen zu Recht. Er spricht acht Sprachen, dichtet, komponiert, zieht Künstler und Gelehrte an seinen Hof und macht Kassel somit zu einer glanzvollen Residenz. Den bedeutenden Leistungen im kulturellen Bereich steht das politische Versagen gegenüber, das ihm schließlich alle zu Feinden macht: Kaiser und Nachbarfürsten, Familie und Untertanen.



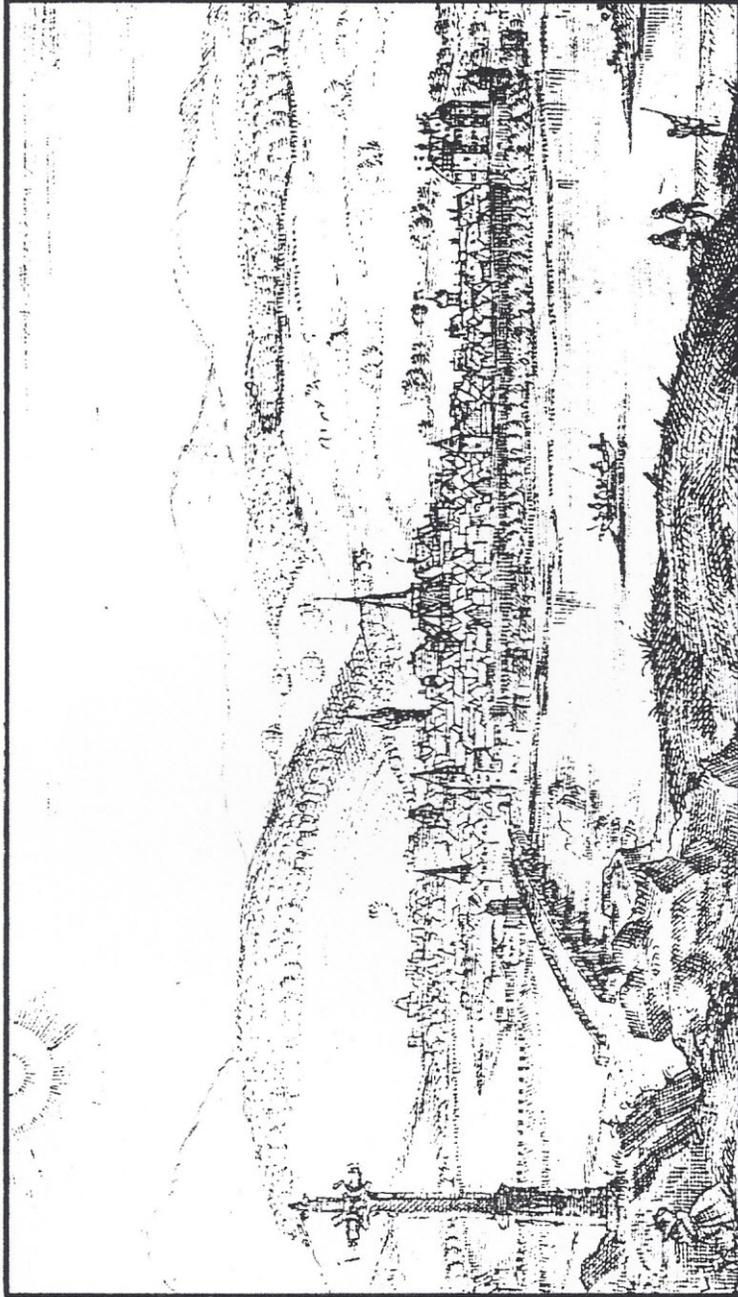
Stadtansicht von Melsungen nach der Federzeichnung des Wilhelm Dilich von 1591 links eine Behelfsbrücke rechts die Reste der Pfeiler 1552 und 1565 der zerstörten Brücke



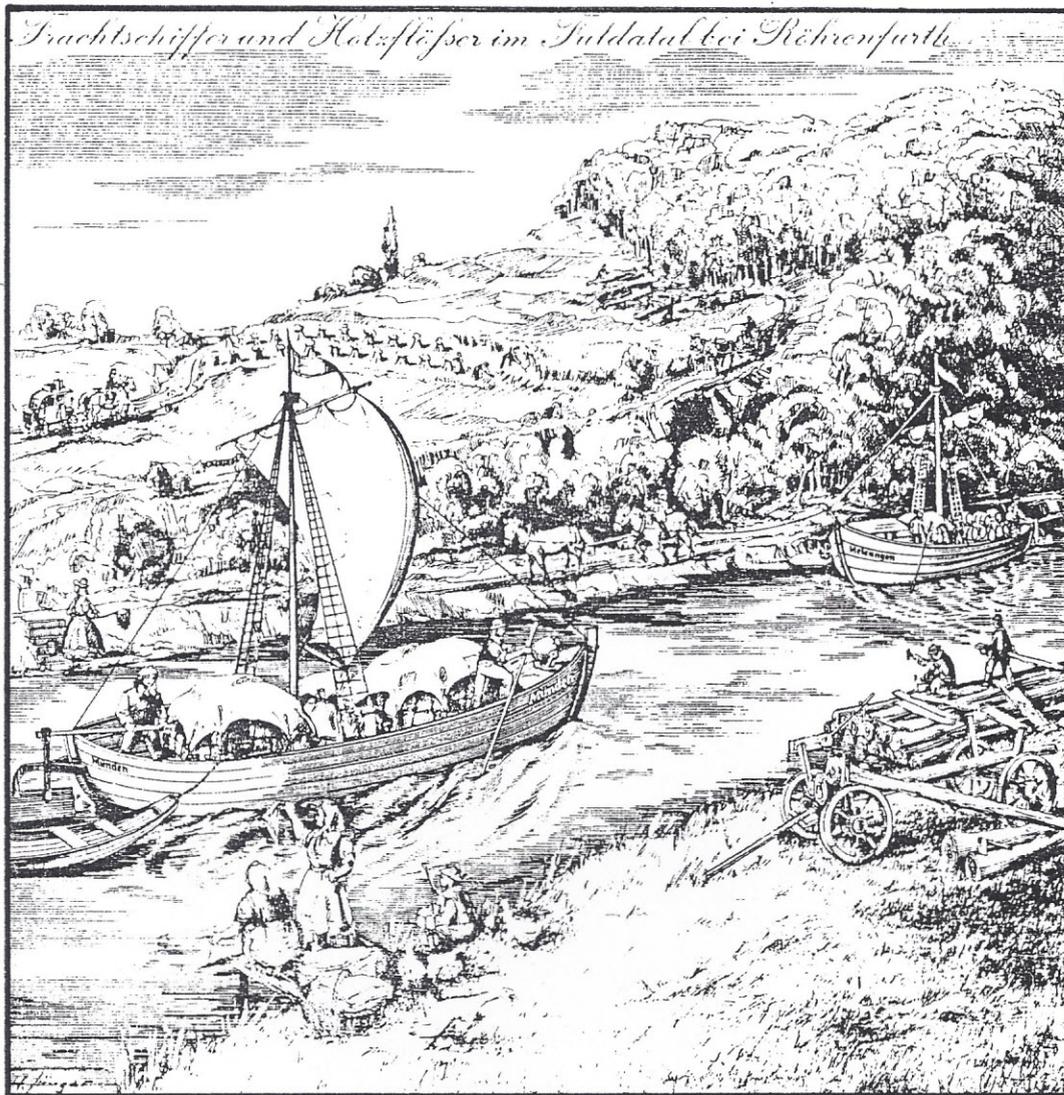
Landgraf Moritz, der Gelehrte, eröffnet 1601 die Fuldaschiffahrt bei Guxhagen.
Im Hintergrund das Kloster.



Marktschiff wird von Pferden stromaufwärts gezogen



Melsungen um 1590.
Nach dem Hochwasser der Fulda war die Steinbrücke zerstört.
Zu sehen ist eine Behelfsbrücke.



**Von 1601 bis etwa 1850 fuhren auf der Fulda Frachtschiffe
bis nach Hann. Münden.**

Die etwa 20 bis 24 m langen Schiffe konnten 250 - 300 Zentner laden.

Die Schiffe hatten 2 - 3 Mann Besatzung.

**Die Talfahrt von Hersfeld nach Kassel schaffte man in zwei Tagen,
zurück nach Hersfeld (die Bergfahrt) dauerte es drei Tage.**

Fuldaschifffahrt früher und heute

Nach 150 Jahren ist die Fuldaschifffahrt zwischen Altmorschen, Beiseförth und Melsungen wieder entstanden.

Die anliegenden Gemeinden haben 1982 ein Floß bauen lassen, wo jedermann die Möglichkeit hat, von Morschen bis Beiseförth nach Melsungen auf der Fulda transportiert zu werden. Die Rückfahrt des Floßes erfolgt auf einem Spezialfahrzeug per Landstraße.

Bekannter ist, dass 250 Jahre die Fulda zwischen Kassel und Hersfeld von Markt und Lastschiffen befahren wurde - bis zur Eröffnung der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn 1845 zwischen Bebra und Kassel.

Die Fuldaschifffahrt war wirtschaftlich wichtig für unseren Raum.

Landgraf Philipp der Großmütige 1509 - 1567 hatte die Wasserstraßen, auch die Werra, von Lastschiffen befahren mit dem Hauptstapelplatz Wanfried - dem Staate unterstellt.

Auf der Fulda fand bereits vor dem 16. Jahrhundert ein privater Schifffahrtsverkehr statt, soweit dies die Wasserverhältnisse, vor allem auch Sandbänke und Wehre zuließen.

Vielleicht war es die Reise des Landgrafen Moritz 1592 - 1627 + 1632 zu den Hansestädten Bremen und Hamburg (1601), die einen alten Plan endgültig Gestalt werden ließen: die Fuldaschifffahrt zwischen Kassel und Hersfeld zu eröffnen.

Wasserstraßen waren in jener Zeit sicherer und schneller als die schlechten Landstraßen mit den tiefen Löchern, so schreibt ein Zeitgenosse.

Der Vorteil der Wasserfracht gegenüber der Landfracht war verhältnismäßig größer. Während 10 Zentner die gewöhnliche Ladung eines einspännigen Karrens waren, so konnte eine Ladung von 300 Zentnern von 10 - 12 Pferden auf dem Leinpfad selbst in einer abhängigen Wasserstraße stromauf geführt werden.

Bis 1600 wurde die Fulda - wie auch Historiker Rommel berichtet - nur von Fischern und Holzflößern benutzt. Seit 1592 bemühte sich der Fürst, durch Verhandlungen mit Fulda auch den Fürstabt einzuspannen in seinen Plan einer vollständigen Schiffbarmachung der Fulda bis vor die heutige Kreisstadt Fulda am Fuße der Rhön. Die Besprechungen scheiterten. Der Abt von Hersfeld hatte sich der Reformation vom 16. Jahrhundert angeschlossen.

Joachim dagegen unterstützte den vorausschauenden Landgrafen, der wie kaum ein Vorgänger und Nachfolger sich um den Handel mühte. Die Fulda wurde in schiffbaren Zustand versetzt.

Rudolf Haarberg, Historiker, berichtet 1923 ("Heimatschollen", Bernecker, Melsungen, Nr. 4 und 5 1950), dass Moritz seinem Büchsenmeister Anweisung gab, den Grund und Boden der Fulda mit einem großen eisernen Rechen aufzurühren und von grobem Unrat zu säubern.

Alle Beamten der Ämter, durch die der Fluss strömt, mussten behilflich sein. Die Flussufer wurden befestigt und mit Weiden besetzt, Baumordnung die Leinenpfade festgelegt für die Halfterknechte, ebenso die Fischwehre durch Verordnungen Fischer, Holzflößer und Hirten unter Aufsicht gestellt, damit sie dem neuen Uferbau (zu dem künftig zu Reparaturen usw. alle Bewohner der Ämter verpflichtet wurden) nicht schadeten.

Vor allem wurden neue Schleusen, auch eine zu Neumorschen, wo auch Schiffe erbaut wurden. Die ersten Uferanlagen besorgte der Leibarzt des Fürsten, Dr. Wolf. Er meldete 1601, von den bestellten Schiffen "steht eines zu Morschen (!) und eines zu Rotenburg bereit, in sieben Wochen sind zwei weitere, je 60 Schuh lang, fertig." (1 Schuh = 35 cm = 21 m)

Landgraf Moritz fuhr als erster, mit Herzog Christoph von Lüneburg, mit drei eigenen Schiffen den „Strom“ aufwärts bis Blankenheim hinter Bebra. Danach begann die Grenze Hersfelds. Hier besuchte der Fürst den Nachbarn Abt. Joachim. Große Zelte waren aufgeschlagen. Es fand ein großes Hof- und Volksfest statt. Auch damals schon wurden ellenlange Ehrengedichte vorgetragen. (1 Elle 58 qm)

Unter Kanonendonner bestiegen die Fürsten ihre Schiffe, die mit Mastbäumen und Segeln versehen waren. Zuerst gingen Landgraf Moritz der Gelehrte, seine Frau Agnes und Schwester Sophia „mit ihrem Frauenzimmer“, begleitet vom Grafen Reinhard zu Solms um 1800 und Freiherrn von Winneberg „an Bord“, sodann der Abt. mit Gefolge, an der Spitze der Marschall von Baumbach. Im dritten Schiffe befanden sich Graf Albrecht von Hanau, Freiherr Volpert von Riedesel, Gariel von Donop und Dr. Hermann Wolf, der Leibarzt, von dem schon die Rede war. Unter dem fröhlichen Gesang der Mädels aus den Nachbardörfern, die sich am Ufer eingefunden hatten und vorher Zeugen eines Truppenmanövers an beiden Uferngewesen waren, fuhr man zusammen zu einem neuen Volksfest fuldaabwärts bis Rotenburg. Am nächsten Tage wurde die Weiterreise angetreten „bei der H a y d a u und Breitenau Morschen vorbei, wo das Schiff des Abtes beinahe sitzen blieb“, bis Kassel.

Bald kam das erste Bremer Gut (Fracht vom Hafen an der Wesermündung, die nunmehr mit Schiffen erreichbar war ab Hersfeld!) in drei langen Schiffen, sogenannten „Ecken“, entgegen von Hann.-Münden her (22.9.1601).

Der gelehrte Landgraf besang diese Ereignisse in einem lateinischen Gedicht, in dem er den Hessen (Bewohnern des Buchenlandes zwischen Hersfeld-Hünfeld-Fulda) Glück wünschte. R. Haarberg, Historiker, ließ dies Gedicht durch Melsunger Unterprimaner übersetzen.

„ A n d i e s c h i f f b a r e F u l d a !

Bis hierher durchflossest du, Fulda, hessische Lande.
Tränkest der Bauern Wiesen am Strande.
Der Fischer zog schuppige Beute aus dir.
Du gabst auch den Herden Trank, doch sonst nicht mehr.

Und jetzt? – Jetzt kann du auch Schiffe tragen,
Mit vollen Segeln und Fremder Menschen Gut beladen,
Und in gleicher Weise schätzt man die Mutter Fulda,
Der vornehme Hersfelder Abt,
Wie von den Chatten M o r i t z, der Schiffsmann.
Chatten, Buchonier, erwerbet die Schätze, die das Meer uns bietet!
Es ist zu erreichen, euch der Fuldastrom dienet.“

Nach diesen Erfolgen wurde auch die Werra schiffbar gemacht, um so den Absatz der Landesprodukte zu steigern und den Zwischenhandel zu beleben. Verordnungen in 1602 und 1613 sicherten und unterhielten die geschaffenen Anlagen, regelten deren Reparaturen durch die Gemeinden mit Zuschüssen der Regierung. Die Schiffer erhielten bedeutende Rechte. Die von Moritz ihnen zugestandene Zollfreiheit, welche oft jährlich bis 100 Gulden betrug, wurde später Anlass zu unsauberen Geschäften. Wenn ein hessischer Schiffer einige Jahre mit seinem neuerbauten Schiff gefahren war, dann verkaufte er es an einen Kollegen aus dem Raume Hann.-Münden und schaffe sich ein neues an.

Dies nutzten viele mehrfach aus. Deshalb wurde ab 1728 dem Erwerber eines neuen Schiffes bei der ersten Fahrt statt der bisherigen Zollfreiheit ein Geschenk von 20 Gulden bewilligt, ab 1730 10 fl. (1 Gulden 1 fl.).

In Neumorschen war bis 1601 eine Schleuse am Mühlenwehr der Waagmühle erbaut worden und ein zuverlässiger Einwohner war – neben seinem anderen Berufe – Schleusenwärter. Die Schifffahrt hatte einen guten Start und dank der Unterstützungen des Landesherrn einen starken Aufschwung erhalten. 1607 schenkte Moritz seinem Sohne, durch den als Hersfelder Administrator das längst evangelisch gewordene Hochstift Hessens friedlich mit Genehmigung des letzten Abtes Joachim zugeführt wurde, zwei neue Schiffe.

Der Dreißigjährige Krieg (1618 – 1648) vernichtete die junge Fuldaschifffahrt fast vollkommen. Es dauerte lange, bis die Schleusen wieder gebaut und die Uferbefestigungen repariert waren. Überall hatten die Anlieger das Chaos ausgenützt und Fischwehre, „Aalfache“ usw. errichtet und so durch Pfähle und Flechtwerk den Verkehr fast völlig versperrt. Landgraf Wilhelm der VI. befahl in seiner Fischereiordnung 1657, die Aalfache und Fischwehre zu entfernen. 1658 trat er wegen Verbesserung und Schiffbarmachung der Wasserstraßen mit dem Herzog Ernst von Gotha und Eisenach in Verhandlung. Doch fehlten die Mittel, um wirkliche Erfolge zu haben.

Im gleichen Jahre fand wieder eine Probefahrt von Kassel nach Hersfeld statt. Überall war der Fluss versperrt, seicht, verschlammt usw. So kam man am ersten Tag bis Guxhagen, am zweiten nur bis Melsungen und am dritten Tag an Morschen vorbei bis Hersfeld. Große Schwierigkeiten stellten sich entgegen. Die Anlieger, die sich in den verworrenen letzten Jahrzehnten allerlei Rechte angeeignet hatten, wollten diese nicht aufgeben. 1670 wurde das Flussbett wieder untersucht. Doch Landgraf Carl, dem Förderer der Wirtschaft, blieb es vorbehalten, die Fuldaschifffahrt zu neuer Höhe zu führen. Er holte fremde Fachleute ins Land. Die Fulda wurde ausgebaut, geradezu kanalisiert. Schleusen wurden u. a. in Kassel, an der Neuen Mühle, bei Guxhagen, Melsungen, Neumorschen, Rotenburg und Mecklar mit Staustufen errichtet. Warenumschlagsplätze („Schlagden“) waren Melsungen, Rotenburg und Hersfeld. „Und jetzt folgten die Jahre, von denen ein Pfarrer eines Fuldaortes schrieb, dass so viel tausend Schiffe die Fulda hinuntergefahren wären“ (R. Haarberg).

Die Rechte waren ungleich verteilt, das forderte u. a. die Melsunger Schiffer heraus, die sich durch Rechte der Kollegen zu Hersfeld benachteiligt fühlten: die Melsunger durften nur Holz, Steine, Futtermittel und Getreide transportieren, die eigentlichen Kaufmannsgüter (z. B. Stoffballen, eigentliche Lebensmittel usw.) zu befördern war Privileg der Hersfelder.



Die Schiffe hatten meist eine Länge von 20 – 24 m und waren nur 1,20 bis 1,50 m breit. An Aufbauten gab es ein Vorder- und ein Hinterkastell zum Übernachten der Schiffer. Matten und Planen schützten etwas gegen das Unwetter. Unsere Fuldaschiffe konnten 250 – 300 Zentner laden und waren mit zwei bis drei Mann besetzt. Die meisten Laster hatten Segel und Mast. „Stromab ging es verhältnismäßig einfach und meist mit eigener Kraft, wenn sie mit der Talfahrt Zeit hatten. Wo die Strömung nicht sehr stark war – beispielsweise vor den Schleusen – mussten die Schiffer staken, d.h. das Schiff mit langen, eisenbeschuhten Stangen vom Grunde abstoßen und vorwärtsschieben. Erlaubte es der Wind, so wurde eifrig vom Segel Gebrauch gemacht. Sehr oft bleiben die Schiffe auf Sandbänken und sonstigen Untiefen hängen. Dann mussten die Schiffsknecht hinein ins Wasser und schieben. Damit das alles schnell ging, hatten sie besonders weite Hosen an, die sie leicht hochstreifen konnten. Stromauf war die Sache schwieriger. Hier wurden die Schiffe von ein oder zwei Paar Pferden an langen Leinen gezogen. Die Gespanne gingen hierbei am Ufer und dem sogenannten Lein- oder Treidelpfad (oft noch Flurname, u. a. bei Röhrenfurth). Er war meist befestigt, d. h. roh geplastert, und ging manchmal am rechten und manchmal am linken Ufer her, wie es das Gelände bot. Beim Seitenwechsel gingen die Pferde kurzerhand durchs Wasser auf die andere Seite. Die Gespanne für die landgräflichen Schiffe stellten in der Regel die anliegenden Dörfer. So mussten die Bauern von Ellenberg ... die Transportschiff eine gewisse Strecke bis Breitenau ... ziehen. In dieser Weise dauerte eine Talfahrt Hersfeld-Kassel 2 ½ und die Bergfahrt 3 Tage.“

1722 wohnten in vielen Orten an der Fulda Schiffer und Flößer, besonders in Melsungen, Beiseförth (Haus erinnert heute noch dort an die Schifffahrt), Röhrenfurth, Schwarzenberg, aber auch einige in beiden Morschen.

1716 hören wir über einige Neumorschener:

Henrich Ellenberger sen. Ist ein alter Flößer. Der Schlagmüller Valentin Ellinger hat eine Öl- und Blaumühle und ist gleichzeitig ein Schiffsmann. Der Tagelöhner Johannes Ritter ist ein Wasserflößer. Der Dorfknecht (Büttel) Sittig Baumann ist auch ein Flößer. Der Schlag- und Blaumüller Sittig Löber ist ein Fischer und Flößer. Er wohnte zwischen der Fuldabrücke und der Wichte. Reinhad Bauman war Fischer. Andreas Müller war Flößer und Scheiner.

Viele Hinweise gibt es über Unwetter und Hochwasser der Fulda mit ihren verheerenden Auswirkungen. So war 1/8 Acker Land weggerissen worden „bis auf einen Pfad“, vielleicht der Leinpfad, der ja besonders befestigt war.

1756 und 1766 war Ellenberger Schleusenwärter hier.

Landgraf Friedrich der II. (1760 – 1785) ordnete den Schifffahrtsverkehr auf der Fulda neu. Mit Verordnung vom 15. Mai 1765 wurde ein regulärer Marktschiffverkehr zwischen Kassel und Hersfeld errichtet für Personen und Waren. Ersteres war eine Fehlkalkulation und musste als unrentabel (Post auf der Nürnberger Landstraße war viel schneller) wieder aufgegeben werden. Stationen der Schifffahrt waren Melsungen, Morschen und Rotenburg. Ein bis zwei Übernachtungen – meist in Melsungen – waren auf dieser Strecke notwendig. Der Marktschiffverkehr war ein fast tödlicher Schlag für die Melsunger Schiffer: Sie durften nur Holz, Ziegel, Bretter und dergleichen mehr verschiffen, während die stolzen Kommerzienschiffe vorbeifuhren. Auch in den Dörfern wurden viele Schiffer auch sonst im allgemeinen weniger beliebt, besonders die Schiffsknechte als rüde bekannt waren und nicht immer Rechte und Eigentum der Anleiger achteten

Im Amt Spangenberg wurden 1756 an Schiffsfrachtgeldern 74 Taler eingenommen, 1760 für solche Frachtfuhren auf der Fulda 56 Taler. Damals war der Brückenbau zu Röhrenfurth notwendig, zu dem alle Ämter beitragen mussten.

Der Siebenjährige Krieg (1756 – 1769) hatte die Fuldaschifffahrt gefördert, weil Alliierte wie feindliche Franzosen diese Wasserstraße für militärische Fuhren zwischen Kassel und Hersfeld benutzten. Ja, die Franzosen erreichten sogar die Verlängerung der Schifffahrtslinie über Hersfeld bis Fulda! Lesen wir wieder bei R. Haarberg: „... Die Franzosen schafften laufend Futtermittel, Mehl und Brotgetreide die Fulda abwärts in die Festung Kassel, was natürlich die Alliierten nicht ungestört geschehen ließen.

Von den vielen Handstreichern und Gefechten dieser Art sei das erfolgreichste vom 1. Juli 1762 erwähnt, wo ein Major v. Speth mit seinen reitenden Jägern unterhalb Grifte zehn feindliche Schiffe mit Fourage abfang. Die Franzosen ließen laufend auf Kosten des hessischen Staates neue Schiffe bauen. Als der Krieg zu Ende war, standen diese billig zu Verkauf. Auch drei Melsunger Bürger erwarben je eins zum Preise von 100 Talern, der Hälfte des Anschaffungspreises. Auf jeden Fall überstand die Fuldaschifffahrt diesen Krieg glänzend, ja, sie stand sogar bei Beendigung voll betriebsfähig für Zwecke des Friedens zur Verfügung.“ Die Fuldaschifffahrt zwischen Hersfeld-Fulda allerdings kam nicht wieder in Gang.

Englische Schiffe wurden an der Fulda gebaut, d. h. für die Britische Legion, die meist aus Hessen bestand.

Das Holz wurde in unseren Waldungen geschlagen. Die Schleusenwärter erhoben bestimmte Taxen, wenn Schiffe durchgeschleust wurden. 1760 erbrachten sie z. B. bei Melsungen für dieses Amt 83 Taler! In allen Brückenorten wurde Brückenzoll erhoben. Der Brückenwärter Noll (Röhrenfurth) z. B. nahm 189 Taler ein, die er dem Landgrafen abliefern musste, weil dieser dort für den Brückenbau zuständig war. In Guxhagen saß ein Schleusenwärter. Dort wurde 1805/06 übrigens eine neue Schleuse gebaut. Sie kostete 9.177 Taler! 1751 erfolgte ein neuer Schleusenbau zu Melsungen. Hierzu steuerte z. B. das Amt Rotenburg 832 Taler bei! Sogar das Amt Sontra steuerte noch 1.319 Taler zu. Zum Schleusenbau-Dienstgeld wurde zugesteuert: vom Amt Rotenburg 402 Taler, von der Stadt Sontra 266 Taler, vom Dorfe Seifertshausen 26 Taler. Alle mussten zahlen, wenn an den Schleusen und Brücken (nicht an der Morschener Brücke) Neubauten oder Reparaturen nötig waren. Schleusenbauarbeiten waren in Melsungen 1772 und 1782 notwendig, vorher 1751. Der landgräfliche Baumeister besichtigte 1814 die Fuldaufer an der Fahre und die dortige Holzbrücke, dabei auch die Waagmühle Neumorschen. 1786 fuhr noch jede Woche einmal ein Frachtschiff die Fulda hinauf und herab. Auch die Mutter der Gebrüder Grimm unternahm eine Fuldafahrt von Hersfeld nach Kassel. Noch 1805 waren in Melsungen 50 Schifferfamilien, also etwa 1/10 der Bevölkerung. 1795 waren durch Treibeis sechs Schiffe in Melsungen vernichtet worden. Allmählich bahnte sich das Sterben des Gewerbes an. Die Straße – überall in relativ guten Zustand versetzt – war schneller und siegte. 1828 – 1830 wurden große „Brücken-, Kanal- und Flußbauten“ an der Fulda durchgeführt, zu denen auch unsere Dörfer – wie es in den ältesten Satzungen heißt – „zu concurrieren“ hatten, z. B. Neumorschen noch 4 Taler 11 Albus, Altmorschen 13 Taler 10 Albus. Die letzten Jahre der Schifffahrt waren angebrochen. 1842 gab es in Melsungen noch 6 Sechiffer mit 13 Kähnen. Fast gleichzeitig wies am 1.11.1844 Landrat Heller (1841 – 1851 Melsungen) die Fuldaorte streng an, die Vermessungen für die bevorstehende „Eisenbahn-Erbauung“ mit allen Mitteln zu unterstützen und ja nicht zu behindern! 1845 verheerte ein Hochwasser viele Fuldabauten. Die Eröffnung der Bahnlinie Bebra-Kassel gab der Fuldaschifffahrt zwischen Hersfeld und Kassel den Todesstoß. Doch auch der Straßenverkehr wurde schwer getroffen. Erst das Auto hob die Fernstraßen wieder über die lokale Bedeutung hinaus.

1858 erfahren wir, dass in Melsungen doch noch sechs Schiffer lebten und nur ein Fuhrmann. In Beiseförth stand ein Schiffshaus, ebenso in Binsförth und in Malsfeld. In Neumorschen gab es nie ein Schiffshaus, 1858 nur einen Fischer, keinen Schiffer mehr.

Diese wenigen Zeilen sind über 1858 zu schreiben – auf Grund der Berichte aller Fuldagemeinden, nur zehn Jahre nach Eröffnung der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn!

Th. Schröder berichtet 1929, dass sich in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg (1914 – 1918) die Experten einige Zeit mit der Frage der Wieder-Schiffbarmachung der Fulda beschäftigten. Man wollte auf diesem Wege eine Verbindung zwischen Main und Weser herstellen. Unter dem Druck der Verhältnisse der Jahre wurde das Projekt fallen gelassen.

Man kam wieder drauf zurück und arbeitete sogar genaue Pläne aus. Am 20. April 1928 fuhr ein Motorboot, das der Wasserbehörde Kassel gehörte, stromaufwärts! Es sollte die Befahrbarkeit der Fulda mit flachgebauten Fahrzeugen erkunden. Der Tiefgang betrug nur 40 cm. Diese Fahrt an den Ortschaften vorbei erregte große Aufmerksamkeit. Das Boot hatte stromaufwärts 12 km Stundengeschwindigkeit.

Die Versuchsfahrt gelang, und anderentags kehrte das Boot in schneller Fahrt zurück nach Kassel.

Rudolf Haarberg

Schiffahrtstarif aus dem Jahre 1765

Am 15. März 1765 gab das Fürstl. Hessische Commerzien-Collegium bekannt: Diese Ankündigung ist erhalten als Anhang der 91. Fortsetzung Hessischer Zeitrechnung von der Regierung Philippi I. Magnaminie des Großmüthigen und Älteren ... und im 23. Stück vom 10. Juni 1765 der Casselischen Policey und Commerzienzeitung.

Schon im 20. Stück vom 10. Mai war angekündigt worden, dass "zur Beförderung des Commercii, auch sicherer und promterer Transportierung der nach denen an der Fulda gelegenen und benachbarten Orten zu versenden Güter, Kaufmannswaren, auch abzugehender Passagiers" zweimal wöchentlich zwei Marktschiffe von Cassel nach Hersfeld und zurückfahren sollten. Als Tag der 1. Bergfahrt war Freitag, der 24. Mai 1765, in Aussicht genommen.

Das erste Marktschiff war nämlich "bereits dergestalt im Gange, dass es wirklich alle Donnerstag Mittag hier (d. h. in Kassel) ankommt und Freitagmorgens darauf wieder abgeht." Das 23. Stück brachte dann das „Regulativ, wernach die Frachten von denen Güthern etc. in denen Marktschiffen inclusive Schleusengeld bezahlet werden sollen“, mit folgenden 4 Sonderbestimmungen:

1. Güter von höherem Wert, z. B. Zinn, Kupfer, Zucker, Tabak und kleine Packereien, die besondere Verwahrung erfordern, kosten 1/3 höhere Gebühr;
2. Hausrat, Kommoden, Schränke u.a., was nicht nach Zentnergewicht aufgenommen werden kann, wird nach Billigkeit berechnet;
3. Berechnet wird immer der Tarif der Hauptstation, auch wenn das Ziel vorher liegt.

Die Schiffahrtstaxe waren folgende:

(R = Reichstaler, A = Albus, H = Heller, Z = Zentner)

	bis Melsungen			bis Rotenburg			bis Hersfeld		
	R	A	H	R	A	H	R	A	H
1 Person mit ¼ Z. Gut		4			8			12	
1 Z. allerlei Güter		2	8		5	4		8	
¼ Z. schwere Frucht		4			8			12	
¼ Z. leichte Frucht		2	8		5	4		8	
1 Stückfass Wein	1	21	4	3	10	8	5		
1 Ohm Wein, Bier o. Essig		10	8		21	4	1		
1 Oxhoff Wein o. Branntwein		14			28		1	10	
1 Quartal Rüböl oder Tran		18		1	4		1	21	4
1 Pfeiffe Baumöl	1	10	8	1	10	8	2		
1 Tonne Heringe, Teer o. Butter		7			14			21	
100 Stück Käse	1	21	4	3	10	8	5		
1 Kiste Kandis		2			5	4		8	
1 Bürde Leder		4			8			12	

Für die Talfahrt, wofür die Taxe sagt „Wasser unter“, war der Personentarif gleich hoch wie für die Bergfahrt, sonst aber lagen die Tarife niedriger.

Die Güterbezeichnungen für Nr. 2 – 7 sind die gleichen, unter 8 bis 12 treten hingegen ganz andere Güter auf; eine Nr. 13 zählt der Talfahrttarif nicht auf.

Jahrbuch des Kreises Melsungen von 1967

Wasser unter (Hersfeld – Kassel)

	Von Hersfeld nach Kassel			von Melsungen nach Kassel			von Rotenburg nach Kassel		
	R	A	H	R	A	H	R	A	H
1 Person mit ¼ Z. Gut		12			8			4	
1 Z. allerlei Güter		3		3	4		1	8	
¼ Z. schwere Frucht		8		5	4		2	8	
¼ Z. leichte Frucht		5		3	4		1	8	
1 Stückfass Wein	3			2			1		
1 Ohm Wein		18			12			6	
1 Oxhoff Wein oder Branntwein		24			16			8	
1 Rolle Linnen a` 40 Schock	1	4			24			12	
1 Rolle Linnen a` 20 Schock		21	4		14			7	
1 Ballen Papier		8			5	4		2	8
1 Sack Lohe		5			3	4		1	8
1 Fass Pottasche a` 9 Z.	1	12			22	6		11	3

Diese Taxen sind recht aufschlussreich über den Warenverkehr nach und aus dem Hessenland um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Das gilt besonders für die Nummern 8 und folgende.

Sie zeigen, welche Güter aus Norddeutschland und den Seestädten (Bremen, Hamburg) eingeführt und welche eigentümlich hessischen Erzeugnisse ausgeführt wurden.

Im Export dominieren Leinen und die auf dem Waldreichtum fußenden Produkte: Pottasche, Lohe und Papier; die Einfuhr umgreift vor allem Fette, Öle, Fische und Zucker. Die Weine, die wasserauf gebracht wurden, dürften in erster Linie ausländische Weine, französische und Südweine, gewesen sein; diejenigen, die Wasser abgefahren wurden, werden hauptsächlich Franken- und Rheinwein gewesen sein. Einige Verwunderung wird man darüber empfinden, dass Bier importiert wurde, wo doch jedes Städtchen der Landgrafschaft aus eigener Braugerechtigkeit und für sich und sein Amt den Bierbaun besaß.

Aber wahrscheinlich beehrten Freiherr, Bürger und Bauersmann außer dem leichten Hausgetränk, der sogenannten Braunahrung, doch dann und wann einen Schoppen kräftigen Hamburger, Einbecker oder sonst eines niederdeutschen Bieres.

Als Fahrtage des 1. Marktschiffes waren folgende festgesetzt: Montag von Kassel bis Guxhagen oder Melsungen, Dienstag bis Morschen oder Rotenburg, Mittwoch bis Hersfeld; für eine Talfahrt: Donnerstag (Abfahrt gegen Mittag von Hersfeld) bis Rotenburg, Freitag bis Melsungen oder Guxhagen, Sonnabend bis Kassel.

Das 2. Marktschiff, das erst Ende Juni 1765 fertiggestellt war, begann seine Talfahrt am Montag gegen Mittag in Hersfeld und fuhr bis Rotenburg, gelangte Dienstag nach Melsungen oder Guxhagen und erreichte am Mittwoch Kassel; seine Bergfahrt führte es in den üblichen Etappen am Donnerstag, Freitag und Sonnabend durch.

Für alle Anlegeorte, aber auch für andere nahe an der Fulda gelegenen Orte, wurden Frachten angenommen, sorgfältige Verwahrung und Auslieferung zugesichert und für etwaige „durch Nachlässigkeit und Verwahrlosung entstandene Schäden“ Vergütung gemäß dem Verfahren „bei den Fahrenden Posten“ versprochen.

Während im Sommer um 10 Uhr die Schiffs-Charter zu Kassel und Hersfeld geschlossen wurden, mussten im Winter die Güter bereits „mit dem Glockenschlag 9 Uhr“ ausgeliefert sein, da ab 30. September „wegen der kurzen Tage zur Bequemlichkeit der Passagiere und zur sicheren und frühzeitigen Bestellung der Güter“ statt um 11.00 Uhr schon um 9.00 Uhr die Fahrt in Kassel bzw. Hersfeld begann.

Annahme und Expedition oblagen in Kassel damals Commerciens-Commissarius Lodemann, Mittelste Gasse, und in Hersfeld Zollverwalter und Accisschreiber Burkhard Schimmelpfennig und seinem Sohn und Adjunktus Josef Schimmelpfennig.

Dr. Wilhelm Schmidt