

Eisenbahn verdrängte Fuldakähne

13.01.1995

Die Fulda war Gütertransportweg Nummer eins über lange Zeit hinweg. Erst in diesem Jahrhundert starb der Berufsstand der Schiffer auf der Fulda bei Melsungen aus.

MELSUNGEN ■ Melsungen wurde allmählich zu einem Warenumschlagsplatz, zahlreiche Schifferfamilien lebten hier. Ihre Schiffe waren zwischen 20

VON HERBERT SIMON

und 24 Meter lang, aber nur 1,30 bis 1,50 Meter breit, sie hatten ein Vorder- und ein Hinterkastell, in denen die drei Leute der Schiffsbesatzung schliefen.

Die Schiffe konnten 250 bis 350 Zentner laden. Stromab ging es leicht mit der Segelfahrt, die zweieinhalb Tage dauerte. Bei der nicht so starken Strömung vor den Schleusen mußte mit langen Stangen gestakt werden, das heißt, das Schiff mußte vom Grunde her

GESCHICHTE DER HEIMAT

abgestoßen werden und weiter geschoben werden. Lief man auf Grund, mußten Schiffs-knechte ins Wasser und das Schiff wieder anschieben. Stromauf in einer Drei-Tages-fahrt wurden die Schiffe mit Pferden an langen Leinen gezogen, wobei die aus den umliegenden Dörfern stammenden Pferde auf dem Lein- oder Treidelpfad am Ufer hingingen. 1722 wohnten noch viele Flößer und Schiffer in Melsungen und anderen Fuldaorten.

Militärtransporte

Im Siebenjährigen Krieg (1756-1763) nutzten die alliierten hessischen und englischen Truppen, aber auch die feindlichen Franzosen den Fuldafluß für Militärtransporte zwischen



Männer bei Arbeiten im Floß auf der Fulda an der Zweipfennigsbrücke vor 1913. (Fotos: Simon)

Kassel und Hersfeld. Die Franzosen, die die Schifffahrt sogar bis Fulda verlängerten, schafften Futtermittel, Mehl und Brotgetreide bis nach Fulda, was die Alliierten häufig störten. Am 1. Juli 1762 fing ein Major von Speth mit seinen reitenden Jägern unterhalb von Grifte zehn feindliche Schiffe ab. Die Franzosen bauten auf Kosten des hessischen Staates neue Transportschiffe, so daß 1763 am Ende des Krieges davon auch drei Lastschiffe von Melsunger Schiffern für 100 Taler das Stück aufgekauft werden konnten und die Schifffahrt zwischen Kassel und Hersfeld wieder in Gang kam, während sie zwischen Hersfeld und Fulda erlosch.

Schnelle Postkutsche

Mit Verordnung des Landgrafen Friedrich II von Hessen-

Kassel (1765-1785) wurde am 15. Mai 1765 ein regulärer Marktschiffverkehr für Personen und Waren zwischen Kassel und Hersfeld eingerichtet. Der Personenverkehr wurde bald wieder eingestellt, da die damalige Postkutsche noch schneller war als das Schiff.

Zucker per Marktschiff

Stationen für den Warenverkehr blieben Melsungen, Morschen und Rotenburg, ein bis zwei Übernachtungen, vor allem in Melsungen, waren auf dieser Strecke nötig. Wegen des landgräflichen Marktschiffes, das Leinen, Pottasche, Lohe, aber auch Wein, Zucker, Fische, Fette und auswärtige Biere transportierte, durften die Melsunger Schiffer in kleinen Fuhren nur Holz, Bretter und Ziegelsteine befördern.

Die Schleusenwärter in Mel-

sungen und Guxhagen erhoben Durchfahrtsgelder, 1760 erbrachte die Schleuse in Melsungen 83 Taler. 1751 erhob der Brückenwärter Noll in Röhrenfurth 189 Taler als Brückenzoll, den er dem Landgrafen abliefern mußte.

In 1754 wurde ein neuer Schleusenbau in Melsungen vorgenommen, Schleusenbauarbeiten fanden aber auch 1772 und 1782 in Melsungen statt. 1786 fuhr jede Woche ein Frachtschiff die Fulda hinauf und hinab.

Trotz wirtschaftlichen Niedergangs waren 1805 noch 50 Schifferfamilien in Melsungen zu finden, etwa ein Zehntel der damaligen Bevölkerung. Dann kam der völlige Absturz für die Fuldaschifffahrt, 1842 gab es noch sechs Schiffer mit 13 Kähnen, 1858 waren es noch immer sechs Schiffer. Die Eisenbahn übernahm im Personen- als auch im Frachtverkehr die Funktion der Fuldaschiffe.

Versuchsfahrt

Nach dem ersten Weltkrieg sollte der Verkehr zwischen Main und Weser unter Einbeziehung der Fulda wieder zum Aufleben gebracht werden. Infolge der wirtschaftlichen Not wurde der Plan aber wieder fallen gelassen. Am 20. April 1928 fand eine Versuchsfahrt eines nur 40 Zentimeter Tiefgang aufweisenden Motorbootes stromaufwärts von Kassel in Richtung Melsungen statt, um die Befahrbarkeit des Flusses zu erkunden, es blieb bei diesem Versuch.

Heute fahren nur Sportboote und die „Fuldanixe“ auf unserem Hausfluß herum, Eisenbahn und Autobahn haben den Vortritt, was den Transport von Waren und Personen anbetrifft.



Vor fast zwölf Jahren: Das Wehr oberhalb der Bartenwetterbrücke wurde im August 1983 in-stand gesetzt.