

Das Kreuz mit der Weser

Hameln blickt neidisch nach Minden: Am größten Wasserstraßenkreuz der Welt entsteht eine neue Schleuse

Hafenkonzerte, Containerterminal, Yachtclub und Marina, Schaufelrad-dampfer, Schiffmühle: Die maritime Seite von Minden ist vielfältig. Touristen freilich kommen vor allem wegen einer Attraktion: dem größten Wasserstraßenkreuz der Welt. Vor hundert Jahren wurde es seiner Bestimmung übergeben.

VON BERND ELLERBROCK

Beim sonntäglichen Mindener „Hafenkonzert“ mag es noch etwas provinziell zugehen, wenn ein Shantychor aus Bruchmühlen, der Schifferchor aus Rekam, die „Lustigen Musikanten“ aus Häverstädt oder der Musikzug der Freiwilligen Feuerwehr aus Todtenhausen im Konzertpavillon auftreten. Doch die weite Welt beginnt gleich nebenan, nur 100 Meter entfernt, wo Europaschiffe, moderne Großmotorgüterschiffe und Schubverbände voll beladen auf der einzigen West-Ost-Wasserstraße Norddeutschlands vorbeiziehen und seichte Wellen schlagen.

Der Mittellandkanal, 325 Kilometer lang, verbindet die Stromgebiete von Rhein, Ems und Elbe miteinander sowie das Ruhrgebiet mit dem Großraum Berlin. Der Teilabschnitt vom Dortmund-Ems-Kanal bis Minden wurde 1914 fertiggestellt und mitten im Ersten Weltkrieg ein Jahr später ohne großes Tamtam „still“ eröffnet, als ein Weserkahn, der Schlepper „Biene“ und der Regierungsdampfer „Minden“ erstmals in die Höhe geschleust wurden. Denn hinter der Porta Westfalica wird der Kanal nicht nur über die Weser geleitet; der Binnenschiffahrt wird auch ermöglicht, zwischen Kanal und Fluss zu wechseln.

Nun kann so ein Schiff hier nicht einfach mal links oder rechts abbiegen. Besucher erwartet am Mindener Wasserstraßenkreuz deshalb ein komplexes und auf den ersten Blick verwirrendes System von technischen Anlagen: Alte Fahrt und Neue Fahrt, ein unterer und ein oberer Vorhafen, Bau- und Osthafen, Industrieflächen, dann ein Haupt- und ein Hilfspumpwerk, noch ein Kanal, schließlich gleich vier Schleusen: Untere Schleuse, Obere Schleuse, Schachtschleuse und Neue Schleuse. Ein Rundwanderweg, ein Informationszentrum, Führungen und Fahrten mit der weißen Flotte bieten jedoch Orientierung und sind unterhaltsame Angebote zum besseren Verständnis.

Fünf Jahre lang (1911–1914) dauerte die Errichtung der Bauwerke, die als Meisterleistung damaliger Ingenieurskunst heute nicht nur unter Denkmalschutz stehen, sondern auch noch – und damit für Besucher von besonderem Reiz – voll funktionstüchtig in Betrieb sind: Sehen, staunen, erleben! Und begreifen. Wer seinen Ho-



Minden ahoi: Die Schleuse in Minden ist Teil des größten Wasserstraßenkreuzes der Welt.

wsv.de

izont erweitern möchte, sollte sich die Zeit für einen Besuch im Infozentrum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nehmen. Die dortige Ausstellung mit zahlreichen Modellen, Exponaten, Karten, Videoinstallationen, Schautafeln und einem mannshohen Helmtaucher nebst Luftschnlauch und „Doppelkolbenhebelpumpe“ in der Mitte des sechseckigen Pavillons ist nicht nur dem Wasserstraßenkreuz und der Geschichte des Mittellandkanals gewidmet, sondern der Binnenschiffahrt insgesamt. Die gilt als besonders umweltfreundlich und kostengünstig. Ein Beispiel? Wenn dort draußen ein Kahn mit 2100 Tonnen Tragfähigkeit gemächlich vorbeistreckert, wären auf der benachbarten Bundesstraße gleich 105 Lastwagen unterwegs, um dieselbe Ladung zu befördern. Der Schadstoffausstoß jedes Lkw wäre dabei pro Tonne und Kilometer fünfmal so groß wie bei einem Binnenschiff, der Energieverbrauch mehr als dreimal so hoch. Das überzeugt.

Im Sommerhalbjahr geöffnet, wird so bei den rund 4500 Besuchern jährlich um Sympathie

und Verständnis für einen Verkehrsträger gewonnen, bei dem die Entwicklung zu immer größeren Dimensionen allerdings auch nicht haltgemacht hat und der sich immer wieder neu behaupten muss. Mit 370 Meter Länge und 24 Meter Breite war der Kanaltrög über die Weser jahrzehntelang der längste der Welt. War er. Doch dann fiel die Mauer und infolgedessen wurde das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 17“ und mit ihm das letzte fehlende Verbindungsstück zwischen Rhein und Oder verwirklicht: die Querung der Elbe bei Magdeburg mit einem Trög von 918 Meter Länge.

Für 70 Millionen Euro wird eine neue Schleuse gebaut

Dann stimmt das also gar nicht mit dem Superlativ vom „größten Wasserstraßenkreuz der Welt“? Doch, doch, klärt die Mitarbeiterin im Zentrum auf. Im Zuge des Kanalausbaus für immer größere Schiffe habe Minden ja noch eine zweite, 42

Meter breite Trögbrücke erhalten, die 1998 in Betrieb genommen wurde. Minden könne sich also rühmen, über das größte „Doppel-Wasserstraßenkreuz“ der Welt zu verfügen. Die Breite macht es eben, da wollen wir nicht kleinlich sein.

Seitdem lassen sich hier, wo die Oberweser endet und die Mittelweser beginnt, gleich zwei Generationen von Kanalbrücken bewundern: die „Alte Fahrt“, deren Brüstungen, Bögen und Pfeilervorköpfe seinerzeit aufwendig und im typisch historisierenden Stil des Wilhelminischen Zeitalters mit rötlichem Natursteinmauerwerk verkleidet wurden. Und die „Neue Fahrt“, bei der lediglich die Strompfeiler aus denkmalpflegerischen Gründen ähnlich gestaltet wurden. Ein solches Zeitsprung-Nebeneinander von technischen Bauwerken gleicher Funktion erwartet die Besucher gegenüber vom Infopavillon gleich noch ein weiteres Mal: Dort ist neben der alten 100-jährigen Schachtschleuse – und von dort auch gut einzusehen – eine neue Großschleuse im Bau, die noch im Jubiläumsjahr 2015 in Be-

trieb genommen werden soll. 70 Millionen Euro wird sie gekostet haben, 90000 Kubikmeter Beton wurden vergossen. Erst durch sie können künftig die modernen Großmotorschiffe und die bis zu 139 Meter langen Schubverbände geschleust werden. Und sie ist Voraussetzung für den Erfolg des geplanten neuen „Regioports“, einem Mega-Containerhafen direkt am Kanal, der das „Eingangstor“ von und zu den norddeutschen Seehäfen werden soll. Zukunftsmusik von der Weser.

Wer seinen Wissensdurst gestillt hat, kann jetzt vom theoretischen zum praktischen Teil übergehen und mit einem der Fahrgastschiffe eine „Kreuzfahrt“ im wahrsten Sinne des Wortes antreten. Von der Anlegestelle im oberen Vorhafen bis zur alten Schachtschleuse mit ihren zwei charakteristischen Hubtürmen und den vier markanten Ventiltürmen hinein sind es nur ein paar Meter. Kurz darauf geht es auch schon langsam abwärts: Knapp zehn Minuten dauert die Wasserfahrruhlfahrt in die Tiefe, bei der 13 Meter Höhenunterschied zur Weser überwunden

und 11 Millionen Liter Wasser aus der engen Kammer mit den glitschigen Wänden abgepumpt werden müssen. Während Kapitän Siegfried Meisolle seinen Fahrgästen noch erläutert, dass der Löwenanteil des Schleusenwassers in Sparbecken zur Wiederverwendung aufgefangen wird, damit der Weser nicht allzu viel Wasser entnommen werden muss, fährt das Hubtor zum Unteren Vorhafen bereits hoch und lässt die „Europa“ wieder hinaus. Zum Vergnügen der Schaulustigen am Schleusenrand werden die Passagiere am Oberdeck vom abtropfenden Wasser des Tores noch ein wenig abgeduscht. Igitt.

Weiter geht's zu einer kurzen „Bergfahrt“ die Weser aufwärts. Nun lassen sich die dicht aneinanderliegenden zwei Wassertröge des Mittellandkanals von unten begutachten – der eine gefüllt mit 24000 Tonnen Wasser, der andere sogar mit 60000 Tonnen. Backbord, also links, taucht die Untere Schleuse auf, die zusammen mit der Oberen Schleuse die Mindener Industrieflächen mit Kanal und Weser verbinden: „Südbabstieg“ genannt. Und noch ein Stück weiter fährt die „Europa“ Richtung Porta mit weithin sichtbarem Kaiser-Wilhelm-Denkmal, vorbei an der alten Schlagde, dem Liegeplatz der „Wappen von Minden“. Mit dem aus Prag herbeigeschafften, danach restaurierten historischen Raddampfer, macht eine Kreuzfahrt nicht minder Spaß. Ziel ist die Mindener Schiffmühle. Sie ist eine Rekonstruktion eines schwimmenden Mahlwerkes aus dem 18. Jahrhundert und die einzige betriebsbereite Schiffmühle auf einem Fluss in Deutschland, in der der Weg des Getreides bis zu Schrot und Mehl genau verfolgt werden kann. Der dazugehörige schön gelegene Biergarten direkt am Weserufer ist aber auch nicht zu verachten.

Hier ist der Begriff „Kreuzfahrt“ tatsächlich Programm

Die „Europa“ dreht nun bei, nimmt Kurs stromabwärts und fährt zügig zurück in den unteren Vorhafen, wo bereits einige Binnenschiffe warten, und wieder hinein in die Schachtschleuse mit einer zweiten Schleusung, diesmal zum oberen Vorhafen hinauf und im Doppelpack mit einem weiteren Schiff. 150000 Gäste befördert Mindens Flotte jedes Jahr und am beliebtesten bei Jung wie Alt sind solche kombinierten Kanal-Schleusen-Weserfahrten, die knapp zwei Stunden dauern. Sie enden mit einem zweimaligen Überqueren der Weser im vier Meter tiefen Trög des Kanals, dann ist die Anlegestelle wieder erreicht, alles erläutert, alle baulichen Anlagen abgefahren und die Mini-Kreuzfahrt vorbei.

Nach einem langen Tag hat man wirklich alles gesehen, erkundet und begriffen. Die weiße Flotte hat längst festgemacht, Feierabend-Ruderer legen sich kräftig in die Riemen, und Angler versuchen still ihr Glück, einen der ausgesetzten Edelfische aus dem Kanal zu ziehen. Früh am Morgen schmetterte der Shantychor aus Lahde noch „Rolling home, say good-bye to all friends here“ – nun ist es ruhig geworden am „größten Wasserstraßenkreuz der Welt“. Zeit für ein Bier.