

21. Von der Fuldaschiffahrt



Zeichnung Moers, kurz vor 1600

Schon im Mittelalter wurden in unbedeutendem Maße Waren auf der Fulda befördert, besonders zwischen den Klöstern Hersfeld und Fulda. Von einer planmäßigen Schifffahrt können wir aber erstmals unter der Regierung des Landgrafen Moritz des Gelehrten sprechen. So gab er 1600 die Anweisung, alle notwendigen Arbeiten für einen Schiffsverkehr auf der Fulda durchzuführen. Zuvor hatte Moritz den Landvermesser Joist Moers (etwa 1540-1625) aus Korbach beauftragt, die Fulda zu vermessen und zu zeichnen. Das tat er von erhöhten Aussichtspunkten aus. Dabei halfen ihm Förster und Älteste, die Auskunft gaben über die entsprechenden Grenzen. Die Entfernung von „Grebenu

bis gen Büchenwerra“ beträgt nach seinen Angaben 3600 Paße (Schritte) oder 9000 Schuch bzw. 562 ½ Ruthen zu je 4 Metern. Rechnet man seine Maßangaben aus, so erhält man die Flussentfernung von 2250 Metern, was der Realität ziemlich genau entspricht. Umgehend wurde der Grund der Fulda von Steinbrocken befreit, grob von Unkraut gereinigt, Ufer befestigt, hemmende Bäume abgeschlagen, Lein- oder Treidelpfade angelegt, Schleusen an den Wehren gebaut und eine Anzahl Schiffe in Auftrag gegeben.

1601 wurde unter großem Prunk in drei geschmückten Booten die Eröffnungsfahrt von Kassel nach Hersfeld und zurück durchgeführt. An ihr nahmen

der Landgraf mit seiner Frau Agnes und andere fürstliche Gäste aus Braunschweig-Lüneburg und Hanau teil. Die Fahrt dauerte bergauf drei Tage, bergab war sie einen Tag kürzer. An allen größeren Orten waren Zelte aufgestellt und Feierlichkeiten vorbereitet, damit das Ereignis gebührend gefeiert werden konnte.

In Guxhagen sollte der Landgraf mit Bewirtung und Gesang erfreut werden. Das später angefertigte Bild (siehe nächste Seite) entspricht nicht ganz den damaligen Gegebenheiten. So hatte z. B. die Klosterkirche ursprünglich drei Türme, nämlich zwei auf dem Westwerk und einen kleinen auf der Vierung.



Feierlichkeiten mit Booten

Es verlief auch alles planmäßig bis auf den Umstand, dass ein Schiff mit den vornehmen Gästen, u. a. mit dem Abt von Hersfeld, jämmerlich hängen blieb und kräftige Guxhagener Bürger es wieder flott machen mussten.

Das war die Geburtsstunde der Fuldaschiffahrt, die sich von da an recht gut entwickelte. Bald kamen erste Schiffe mit Bremer Gut (z. B. gesalzene Fische) in Hersfeld an. In einer alten Rechnung aus Grebenau heißt es: „Einem Schiffsmann aus Guxhagen, der 30 schwere Dielen von Kassel nach Grebenau brachte, wurden fünf Albus und vier Heller gezahlt“. Immer mehr Schiffe wurden in Auftrag gegeben, Bauern zu Treideldiensten verpflichtet, den Schiffen Zoll- und Steuererleichterungen gewährt, was alles zu einem lebhaften Aufschwung führte. Umso niederschmetternder war der Rückschlag im 30-jährigen Krieg, der

die Schiffahrt fast völlig zum Erliegen brachte. An Handel und Wandel auf dem Fluss war nicht mehr zu denken.

Nach Beendigung des Krieges fand wieder ein neuer Versuch statt, die Schiffahrt zu beleben. Diesmal fand die Probefahrt (1658) mit Landgraf Wilhelm VI. mit einer Übernachtung in Guxhagen statt. Aber der Flusshandel kam nicht mehr richtig in Schwung. Erst als unter Landgraf Karl (um 1700) wirklich gründliche Arbeiten am Fluss vorgenommen und neue Schleusen gebaut wurden, u. a. bei Guxhagen, gelangte in den folgenden Jahren die Schiffahrt zu ihrer eigentlichen Blüte, zur Freude der Schiffer und Kaufleute. Allerdings beklagten die Wiesen- und Gartenbesitzer in der Fuldanähe Felddiebstähle und das Zertrampeln von Gemüse und Futterpflanzen durch die Pferdeknechte und Schiffsleute. Nicht beein-

trächtigt wurde die Schiffahrt durch den 7-jährigen Krieg. Ganz im Gegenteil, da die Franzosen, natürlich auf hessische Kosten, laufend neue Schiffe bauten.

Vorübergehend dehnten sie den Schiffsverkehr sogar bis Fulda aus. Alles, was sie im Fuldatal requirierten, schafften sie per Schiff nach Kassel, vorwiegend Lebens- und Futtermittel, Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Heu und Stroh, ferner Sand, Steine, Holz und Tuche aus Hersfeld.

Ein Fuldaschiff war 70 bis 80 Fuß lang (etwa 20 bis 25 Meter) und 4 bis 5 Fuß breit (1,20 bis 1,50 Meter). Die Tragkraft betrug etwa 250 Zentner. Bug und Heck waren etwas hochgezogen und hatten eine kleine Plattform, auf der die Schiffer (2 bis 3 Mann) standen und bei der Talfahrt das Schiff stakten. Bergauf wurden die Schiffe auf dem Treidelpfad gezogen. Um 1730 wohnten von Guxhagen bis Melsungen etwa 60 Kahnbesitzer. Seit 1765 gab es sogar einen Fahrplan, zweimal wöchentlich fuhren zwei Marktschiffe von Kassel nach Hersfeld. Außerdem gab es sogar einen Tarif für Personen bzw. Güter. Eine Person bezahlte für eine Fahrt von Kassel bis Melsungen 4 Albus, ein Weinfass dagegen kostete 1 Taler 21 Albus 4 Heller. 20 Jahre später fuhr nur noch ein Frachtschiff pro Woche. Schon ab 1800 verlor die Schiffahrt immer mehr an Bedeutung. Auf für diese Zeit verhältnismäßig gut ausgebauten Straßen gewann der Frachtverkehr per Achse wieder immer mehr an Bedeutung. Den Todesstoß erhielt die Schiffahrt durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie in 1849.