

# Heffenland

**Illustrierte Monatsblätter für Heimatforschung, Kunst und Literatur**

Schriftleiter Paul Heidebach, Kassel. Unter Mitwirkung von Bezirkskonservator Baurat Dr. Holtmeyer, Kassel; Direktor der Landesbibliothek Dr. Hopf, Kassel; Lyzeallehrer Keller, Kassel; Staatsarchivrat Dr. Knetzsch, Marburg; Oberbibliothekar Professor Dr. Lofsch, Steglitz; Schriftsteller Heinrich Ruppel, Homberg; Professor Dr. Schaefler, Kommissar für Naturdenkmalpflege im Reg.-Bez. Kassel und Geschäftsführer des Vereins für Naturkunde, Kassel; Geheimrat Universitätsprofessor Dr. Schröder, Göttingen; Universitätsprofessor Dr. Schwantke, Marburg; Werner Sunkel, Marburg; Professor Dr. Vonderau, Fulda; Universitätsprofessor Dr. Wedekind, Marburg.

**Im Einverständnis mit den Vereinen:**

Verein für hessische Geschichte und Landeskunde; Hessischer Gebirgsverein; Knüllgebirgsverein; Allgemeiner Deutscher Sprachverein, Kassel; Verein für Naturkunde, Kassel; Geologischer Verein, Marburg; Biologische Vereinigung, Marburg; Gesellschaft für Familienkunde in Kurhessen und Waldeck.

**Bezugspreis vierteljährlich 1.50 Mark**

**37. Jahrgang**

**Heft 3**

**Kassel, März 1925**

**Aus der Geschichte der Weserschiffahrt.** Von Bruno Jacob.

Nur ein kurzgefaßter Überblick über die Geschichte der Weserschiffahrt kann es sein, der vor uns vorüberzieht, aber es soll wenigstens versucht werden, ein einigermaßen gerundetes Bild zu bieten, — so gut das auf gedrängtem Raume für einen mehr als ein Jahrtausend umfassenden Zeitraum möglich ist.

Sehr früh hat der Weferstrom dem Verkehr gedient, zumal da die Landstraßen lange Zeit, ja bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein, sehr viel zu wünschen übrig ließen und somit der Wasserweg, trotz der geringen Ladefähigkeit der Schiffe, wie auch der schwierigen Stromstrecken, verkehrstechnisch der überlegene war.

Mit Sicherheit läßt sich jedenfalls behaupten, daß für die fränkische Eroberungs- und Missionstätigkeit die Weser die Hauptetappenstraße darstellte ins Niedersachsenland, aber erst eine Urkunde vom Jahre 1271 berichtet uns Näheres über den Schiffsverkehr, den Graf Heinrich von Hoya zu schützen versprach. Die urkundlichen Belege für den Verkehr auf der Werra reichen weiter hinauf, bis zum Jahre 990, und die für den Schiffsverkehr auf der Fulda bis ins Jahr 1229. Sonst liegen nur wenige Daten für die beiden Quellflüsse des Weferstromes, Werra und Fulda, vor. Die Werra ward planmäßig zuerst im 16. Jahrhundert schiffbar gemacht durch den hessischen Landgrafen Moritz den Gelehrten, der im

Jahre 1603 auch Fühlung nahm mit der damaligen gemeinschaftlichen Regierung für die an Sachsen gefallenen Hennebergischen Landes- teile zu Meinungen. Das im Jahre 1608 zur Stadt erhobene Wanfried erhielt im nächsten Jahre Stapelrechte, damals befanden sich drei Schiffer dort. Das achtzehnte Jahrhundert hob den Speditionshandel der Stadt, die gegen Ende dieser Periode etwa dreißig Schiffe besaß, deren Zahl aber ums Jahr 1840 wieder auf zwei gesunken war, obwohl damals immer noch jährlich 60—70000 Zentner Ware dort umgeschlagen wurden. Wegen die über Wanfried hinausgehende Schifffahrt wandte sich der Egoismus der Bauern, die den Treidelzug auf ihren Uferwiesen nicht dulden wollten. Erst 1658 kam es zu einem mißglückten Versuche, die Werra von Themar bis Wanfried zu be- fahren. Eines der zwei Schiffchen, die Herzog Ernst von Gotha erbauen ließ, scheiterte an dem Brückenpfeiler zu Bacha, das andere kam zwar nach Wanfried, mußte dort aber seine Ladung mit Verlust absetzen und ward selbst um neun Taler verkauft.

Daß die untere Fulda in der gleichen Zeit auch befahren ward, zeigen uns Bilder von Kassel, so das Merians von 1640, das den Ladeplatz für die Schiffe der unteren Fulda zu Kassel am Salztore zeigt, das seinen Namen von einem der wichtigsten Frachtgüter der Schiffe hat; aber auch die obere Fulda bis