

Alte (und neue) "Hafenstädte" Hannover und Linden

Von Horst Bohne

Den Begriff "Hafenstädte" verbindet man gewöhnlich mit Seehäfen, also am Meer gelegen. Zahlreiche Häfen auf der Welt befinden sich jedoch mehr oder weniger weit im Inland an Flüssen, die als Transportmittel für Menschen und Waren genutzt werden. Denken wir in Deutschland nur an Hamburg an der Elbe, Bremen (heute als Hafen nicht mehr aktuell) an der Weser, Ludwigshafen, Duisburg, Köln und Düsseldorf am Rhein. So sind auch Linden und Hannover an der Ihme und Leine durchaus "Hafenstädte" mit alter Geschichte.

Alte Quellen besagen, dass bereits **um 1300** (erster urkundlicher Nachweis **1371**) ein **Stapelplatz** an der Leine für die Marktsiedlung **Elze** für die Herren von Poppenburg existierte, also noch weit nördlich über Hannover hinaus. Ein Vertrag mit Bremen vom 7. Januar **1376** garantierte, *"dass die Hannoveraner ihre Waren zu Bremen ausschiffen, verkaufen, lagern, seewärts einschiffen und bringen durften, wohin sie wollten"*.

Beide Städte gelobten gegenseitig ihren Bürgern freies Geleit. Wurde jedoch Korn über Bremen eingeführt, musste mindestens ein Drittel davon dort selbst verkauft werden.

1381 bewog der Rat (*von Hannover*) die Brüder von Mandelsloh, allen Arbeiten an der Leine bis zur Einmündung der Aller ihren Schutz angedeihen zu lassen.

Am 18. April **1389** veranlasste Hannover den Knappen Eberhard von Marenholz die Erlaubnis zu geben, durch sein Leinewehr bei Bothmer eine Passage herzustellen, gerade genug, um mit "Eichen", d.h. langen, platten Kähnen, hindurchzufahren. Die erwähnten Brüder von Mandelsloh gewährten nach langen Verhandlungen einen *"ewig freien"* Wasserweg durch ihr Wehr bei der Mühle zu Dienstorf, wofür die Stadt jährlich 12 Pfund hannoversche Pfennige bezahlte und versprach, *"die Ritter und ihre Diener im Notfalle gastlich aufzunehmen"*.

Die Wasserstraße sollte verbessert und schiffbarer gemacht werden. Zur Bestreitung der Kosten durfte der Rat von Hannover bis zur Tilgung des Anlagekapitals eine Abgabe von der verschifften Ware erheben.

1509 wurden immerhin 203 Tonnen Ladung von Hannover nach Bremen befördert. *"Arnold Peters hat errechnet, dass von 1507 bis 1513 in jedem Jahr durchschnittlich 30 Schiffe Hannover verließen, von denen jedes ungefähr 190 Hektoliter Korn beförderte."*

Nachdem findige Leute erfolgreich die schwierige Passage und die (offensichtlich hohen) Abgaben in Neustadt umgingen und an der Aller in Moosburg ab etwa **1513** einen Anlegeplatz einrichteten, ging der Umsatz in Neustadt von im Jahre **1507** 215 "Lasten" (1 Last = 96 Himten) auf nur noch 22,5 Lasten im Jahre **1515** zurück, also auf etwa ein Zehntel. Man brachte die Fracht mit Ochsenkarren direkt zur Aller, umging die schwierige Neustädter Passage und sparte Geld.

Doch nachdem Bremen und sein Handel wegen der günstigen Lage zum Weltverkehr aufblühte, trat Hannovers Schifffahrt eher in den Hintergrund und verlor

an Bedeutung. Hauptgrund waren aber die Folgen der Hildesheimer Stiftsfehde, als Herzog Erich vom Fürstentum Calenberg **1519** bei der Schlacht auf der Soltauer Heide in die Gefangenschaft seiner Gegner geriet. Hannover und Göttingen mussten sich für das Lösegeld von 30.000 Gulden verbürgen und Herzog Erich wurde die Schifffahrt nach Bremen untersagt.

Der Rat der Stadt Hannover bemühte sich **1637** bei Herzog Georg um Unterstützung, *"dass seine Fürstliche Gnaden gewillet sein mögen, die navigation auff Bremen einzurichten so vor vielen Jahren gesagter privilegia anhängig sein mögde"*. Die Stadt war bereit, 20.000 Taler als Pfand zu geben, doch Seine Majestät winkte ab. Erst nach über 200 Jahren kam die Schifffahrt wieder auf. Zwar hatte die Regierung in Hannover **1654** und **1683** die Räumung der Uferstreifen für den Pferdezug befohlen, jedoch liegen bis **1708** keine Aufzeichnungen über irgendwelche Schiffsbewegungen vor. In diesem Jahr gab es eine Erkundungsfahrt des Kapitäns Butterini, die aufzeigte, dass doch viele Hindernisse wie Sandbänke und Bäume zu beseitigen waren. So wurde **1718-1720** der Herrenhäuser Schleusenkanal, der Vorläufer des **Ernst-August-Kanals**, gegraben, wofür die hannoversche Garnison herangezogen wurde. **1738** erfolgte eine neuerliche Erkundungsfahrt mit Befahrung der Leine von Hannover bis zur Aller mit der Empfehlung der Räumung des Fahrwassers, Einrichtung eines Leinpfads, Reparatur der Schleuse in Neustadt und Modernisierung der Schleuse in Herrenhausen. Die Kosten von 25.000 Talern könnten durch Schleusengebühren aufgebracht werden. Besonders die Kaufmannschaft Hannovers und Bürgermeister Gruppen waren an der Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs interessiert, weil der Warentransport zu Lande zu langwierig und teuer geworden waren.

Am 7. Juni **1740** fuhr der Schiffer Jost Wulff von Bremen mit einer aus Wein, Butter und Fettwaren bestehenden Ladung die Leine herauf bis Hannover, wo er stürmisch begrüßt wurde. Er bekam sogar vom König Georg II zwei Medaillen überreicht. **1755** wurde in **Neustadt am Rübenberge**, wo die Schleuse **1748** für 1.903 Taler überholt worden war, die Abfertigung von 30 Mastenschiffen vermerkt, **1800** gab es 30 Schiffszüge mit je zwei Schiffen mit bis zu 70 Tonnen Ladung von Bremen nach Linden. **1810** war es nur noch die Hälfte, **1838** jedoch wieder 31 Schiffszüge. Die Schleusengebühr betrug 6 Thaler, für den "Achterhang" 5 Thaler. Dazu für die Beladung beim Mastenschiff 18 Thaler, für den Anhang je 9 Thaler "Nebengeld".

Überschwemmungen des Stadtgebietes von Hannover durch die Leine bei Hochwasser veranlassten schon im frühen Mittelalter vor der Stadt einen Überlauf über ein Wehr zu schaffen, wodurch einmal der Wasserstand innerhalb des Stadtgebietes, u.a. auch für den Betrieb von Mühlen ("Klickmühle"), reguliert werden konnte, aber auch bei Hochwasser die überschüssigen Wassermengen vor der Stadt über das Wehr in die 3,60 Meter tiefer fließende Ihme abgeleitet werden konnten. Schon **1449** wird das als "Snellegrave", der "Schnelle Graben", erwähnt. **1742 - 1745** wurde die Anlage erneuert. Das Ihmebett war damit im unteren Lauf auch besser für eine Schifffahrt geeignet als die Leine durch Hannover. Noch heute ist der Wasserdurchlauf der Ihme erheblich größer als jener der Leine bis zum Zusammenfluss bei "Justus Garten", einem ehemaligen Gartenlokal gegenüber des Lindener Heizkraftwerks.

Das zu Linden benachbarte Hannover verfügte schon seit langen Zeiten über seinen "Leinehafen". Noch im letzten Jahrhundert gab es bis ca. 1960 die Straße "Am Leinehafen", früher "Hafenstraße", nämlich dort, wo heute der Bremer Damm vom Königsworther Platz her teils aufgeständert zum ehemaligen Schwanenburg-Kreisel

verläuft, der heute eine Ampelkreuzung ist. Auf alten Stadtplänen ist der Bereich nördlich des "Leinehafens", in Höhe der Fischerstraße, also zum Georgengarten hin, als "**Stapelfeld**" oder nur als „**Stapel**“ ausgewiesen. Auf anderen Karten taucht "Stapel" vom ursprünglichen hannoverschen Leinehafen auch auf der südlichen Flusseite der Leine dort auf, wo sich heute das Straßenbahndepot der ÜSTRA befindet. An diesen Plätzen wurden die zum anschließenden Schiffstransport bestimmten Waren erst einmal gestapelt/gelagert, bevor sie verladen werden konnten oder nach Entladung der Schiffe aus Bremen die herangebrachte Ware zur Verzollung oder bis zum Weitertransport auf dem Landweg gelagert wurde. Es gab dafür etliche Bestimmungen, z. B. dass Durchfuhrwaren für einige Tage erst einmal zum örtlichen Verkauf angeboten werden mussten.

Die Schiffsreise auf den Flüssen war vielfach recht tückisch. Mal gab es Hochwasser, mal Niedrigwasser. Felsen und Stromschnellen im Flussbett der relativ schmalen Wasserwege erschwerten die Reise. Flussabwärts ging es ja einigermaßen, aber aufwärts gegen den Strom half nur die Zusatzkraft. Bei günstigem Wind konnte zwar das Segel gesetzt werden und gab etwas Schub, aber hauptsächlich war Muskelkraft zum Ziehen gefordert. Der Mast der im Verkehr zwischen Linden/ Hannover und Bremen eingesetzten Hauptschiffe/Mastenschiffe diente auch eher für das Anbringen der Zugseile als für den Segeleinsatz. Es gab eine richtige Zunft, die "Zieher", die auf Treidelpfaden neben dem Flussufer mit Stricken die Schiffe hoch-ziehen mussten. Als einmal 1831 von Bremer Seite Pferde anstatt Menschenkraft für das Treideln eingesetzt wurden, meuterten die "Zieher" in Achim, die sich um ihre Einkünfte betrogen fühlten, und sperrten die Schiffsfahrten. Nur gegen Lösegeld durften die Schiffe weiterfahren, so dass der Pferdebetrieb wegen der hohen Gebühren eingestellt werden musste. Offensichtlich wurde er dann später doch wieder aktiviert. 1950 schrieb Klages über:den Schiffsverkehr:

"Da in den ältesten Urkunden oft von Schiffsziehern die Rede ist, darf man annehmen, dass die Schiffe stromaufwärts von Menschenhand gezogen wurden. Stromabwärts ließ man die Schiffe einfach treiben. Die Schiffe selbst waren in der Regel lange glatte Kähne, die man als "Eichen" (Eeken) bezeichnete. Nach der Beschreibung des Amtes Neustadt von 1750 bestand ein Schiffszug aus den so genannten Mastenschiffen mit 1 bis 2 Achterhängen. Das Hauptschiff, von dessen Mast ein Tau zu den auf beiden Seiten des Ufers gehenden 4 - 6 Pferden gespannt war, hatte gewöhnlich 500 Zentner Tragkraft, die Anhänger je zur Hälfte, so dass ein voller Schiffszug 50 to = 1000 Zentner laden konnte. Das Hauptschiff war etwa 40 m lang bei einer Breite von 4 m und Höhe von 1,5 m. Man legte an einem Tag 3 Meilen (rund 26 km) flussaufwärts und die doppelte Menge flussabwärts zurück."

Andere Quellen sprechen von 8 - 12 Pferden oder 30 Menschen, die zum Treideln benötigt wurden. Der Schiffszug selbst wurde meist mit 3 - 4 Personen bemannt, weitere Quellen sprechen von bis zu sechs Personen. Das hing jedoch wahrscheinlich auch von der Größe des Schiffszugs ab. Der mit Pferden betriebene Schiffszug von Bremen nach Hannover/Linden schlug bei voller Beladung mit etwa 150 Thalern Kosten zu Buche.

Zu Zeiten der erfolgreichen Lindener Unternehmer Johann Egestorff und Sohn Georg musste bei Niederfahrt übrigens die Hälfte der Ladekapazität "*für die Produkte der Egestorffschen Etablissements*" reserviert bleiben, die andere Hälfte durfte mit Gütern anderer Absender beladen werden. Fremde Kaufleute waren dabei auf die Vermittlung hiesiger Kaufleute oder der Spediteure angewiesen.

Zum Thema "Treideln" muss gesagt werden, dass ja dazu die Flussufer frei von Bäumen und größeren Büschen gehalten werden mussten, um den Ziehleuten oder Pferden den Weg freizuhalten.

Es gab diverse verschiedene Schiffsbautypen. So finden wir Bezeichnungen wie Eeken (Eichen), Bordinge, Bock, Bulle, Bremer Böcke. "Böcke" waren die "Mastenschiffe", "Bullen" die Anhänger. Die Mastenschiffe hatten etwa 25 Tonnen Tragkraft, die 1 - 2 Anhänger jeweils ca. 13 Tonnen. Eine winzige Kajüte im Hauptschiff diente zum Übernachten während der Fahrt, sofern die Nacht nicht an Land verbracht wurde. Zur Besatzung eines Schiffszuges zählten 3 bis 6 Schiffsknechte. Die Schiffe des 17. bis 19. Jahrhunderts waren plump gebaut, weil sie doch einiges aushalten mussten. Deshalb besaßen sie auch nur eine Lebensdauer von 15 Jahren und mussten oft schon nach 6 Jahren repariert werden. Bei sinkender Wassertiefe konnte die Ladung oft nur die Hälfte betragen.

Etliche dieser Schiffe wurden auch in Limmer gebaut. Der Schiffbaumeister Johann Wilhelm Friedrich Hartje (1792-1852) hatte 1830 einen Teil des Geländes der späteren "Schwanenburg" in Limmer gepachtet, 1838 ersteigert und dann dort eine kleine Schiffsbauwerft eingerichtet. 1840 wird er als Schiffsunternehmer/Eigner aufgeführt. Nach Hartjes Tod übernahm 1868 Schiffbaumeister Georg Christoph Adolf Hartje den Werftbetrieb, vermutlich sein Sohn. Auch am Ihmeufer an der Blumenauer Straße 5 wird eine kleine Schiffswerft erwähnt, die der Familie Mattfeldt gehörte.

Gebhardt führt folgende Schifffahrtsunternehmer in Hannover und Linden an:

a. Die Familie Mattfeld ist ab 1800 in diesem Beruf bekannt, zuerst Conrad (Cord), nach 1823 Louis Mattfeld. Die Familie wohnte in Linden, Blumenauer Straße 5, als Nachbar der Familie Egestorff. Neben dem Frachtbetrieb wurden von der Familie Mattfeld Flussschiffe und Fähren gebaut, so 1830 die Fähre der Gemeinde Ruthe bei Sarstedt. Außerdem widmete man sich auch der Schnapsbrennerei. 1861 gab Louis Mattfeld die Schifffahrt auf und wurde Ökonom und Steinbruchbesitzer.

b. Die Familie Holzmann zog 1843 von Winsen (Aller) nach Hannover. Georg Holzmann wohnte in der Glockseestraße 35a und betrieb die Schifffahrt bis zu seinem Tode im Jahre 1861. Er besaß drei Schiffe und betrieb auch Flößerei. 1846 war er Mitglied einer "Reihefahrt" zusammen mit Egestorff und einer Witwe Fincke aus Bremen. - Von 1846 ist ein Rechtsstreit des Holzmann bekannt. Bei Letter hatte er die Brückenbaustelle der Eisenbahn passieren müssen. An diesem Engpass hatten Pumpen der Baustelle sein Schiff unter Wasser gesetzt. Nach Prüfung durch den limmerschen Schiffbauingenieur Hartje wurde Holzmann von der Eisenbahnverwaltung entschädigt.

c. Die Familie Egestorff: Johann Egestorff ("Kalkjohann") kaufte um 1814 das Grundstück Blumenauer Straße 4 von dem Minister von Ompteda. Johann Egestorff richtete hier einen Lagerplatz für seine Kalktransporte nach Bremen ein, die er von Bremer Schiffen ausführen ließ. Am anderen Ende des Wasserweges vertrieb sein Bruder Jasper die Waren.

Johann Egestorff betrieb zusammen mit seinem Schwiegersohn Heinrich Leopold Hurtzig die Flößerei von Bauholz. 1835 übernahm Georg Egestorff die Geschäfte seines Vaters. Einerseits erwarb Georg Egestorff große Verdienste um die

Entwicklung der hannoverschen Industrie. Andererseits war er auch rücksichtslos, wenn es darum ging, seine Vorhaben durchzusetzen. So errichtete er 1841 an seinem Ufergrundstück ungenehmigt eine Kaimauer, was dann die Baubehörde nachträglich allerdings absegnete. Georg Egestorff besaß ab 1840 eigene Schiffe unter dem Namen Egestorff Erben, später auch im Verbund mit anderen Schiffseignern.

d. Der Maschinenbauingenieur Karl Feise war Vorsitzender der Leine-Frachtschiffahrtsgesellschaft, die eine Frachtlinie nach Bremen und Geestemünde betrieb. Es wurde von See her Fisch nach Hannover eingeführt und umgekehrt Drehbänke von Freises zweiter Firma verschifft. Das Büro befand sich in der Goethestraße 14c.

Die zuvor genannte "Reiheschiffahrt" war ein 1800 gegründeter Zusammenschluss von Schiffern, die sich Regularien für Güter und Beförderung gaben. 1823 beschlossen die Weseranliegerstaaten die Weserschiffahrtsakte, die 1824 mit einer Erweiterung auf Aller und Leine ergänzt wurde. So gründete sich im selben Jahr die Reiheschiffahrt für Aller und Leine, deren hannoversche Mitglieder eine Einlage von 80.000 Talern besaßen. Im gleichen Jahr wurden zwischen Hannover und Bremen 2.591 Tonnen Fracht verschifft, vorwiegend Kalk und Getreide.

Noch gab es lange keine Eisenbahn, keinen Mittellandkanal. Noch bot die Flussschiffahrt die Möglichkeit, Güter über längere Strecken zu befördern. In Linden befand sich eine Schiffsanlegestelle für den Warenverkehr zwischen Bremen und Linden an der Ihme neben der Blumenauer Straße vor der Ihmebrücke (heute Benno-Ohnesorg-Brücke) am Schwarzen Bären, dort, wo sich heute das Ihmezentrum befindet, bis zum Capitol-Hochhaus. Von hier aus fuhren die kleinen Schiffe zur nahen Leine, weiter über die Aller und über die Weser bis nach Bremen und hatten damit Anschluss an den Weltverkehr. In der früheren Zeit wurde vor allem Getreide mit anderen landwirtschaftlichen Gütern nach Bremen transportiert. Auf der Bergfahrt bestand die Ladung vorwiegend aus so genannten "Kolonialwaren", dazu Wein, Rohrzucker, Butter, Tuche. Bedeutsamer war anfangs eigentlich der Warentransport vom Seehandelshafen Bremen nach Hannover/Linden

Ein erstes Hindernis der Schifffahrt im Linden-/Limmerbereich wäre die damalige "**Limmer-Brücke**" an der Schwanenburg gewesen, dort, wo heute der Westschnellweg über die Leine führt. Der Hof ließ sie etwa um **1655** herum erbauen. Wegen ihres Anstrichs war es zuerst die "Rote Brücke", später die "Weiße Brücke." Hier hätten die Schiffe mit ihrem hohen Mast die Brücke nicht passieren können. Ein Teil der Brücke war jedoch als Zugbrücke konstruiert, so dass bei Nahen eines Mastenschiffes das Segment zum Passieren geöffnet werden konnte. Unter der Brücke war auch eine Rohrleitung vom Lindener Berg von der Dieckborn-Quelle in Linden beim königlichen Küchengarten bis zu den Herrenhäuser Gärten geführt worden. Am 4. Juli 1895 stürzte die altersschwache Brücke ein, wobei ein Kind zu Tode kam. Der Wirt Hörschelmann der Gaststätte "Schwanenburg" betrieb danach dort eine Personenfähre bis 1913, als der Bau des Stichkanals vom Mittellandkanal her und die Leinebegradigung die Einstellung des Fährbetriebs mit sich brachten.

Das nächste Hindernis war der Bereich der heutigen "**Wasserkunst**" in Limmer. Dort sorgte erst einmal die **1718 - 1720** angelegte Wasserkunst mit einem großen Wehr zum Anstauen der Leine nach Osten hin dafür, das Pumpenwerk für die Fontänen der Herrenhäuser Gärten mit dem nötigen Druck zu versorgen. Daneben wurde **1742-43** ein "Neuer Canal" angelegt, der **Ernst-August-Kanal** mit einer Schleuse

neben dem Pumpenwerk, durch die der Höhenunterschied von 3,20 Metern überwunden werden konnte. Für diese Arbeiten wurde die hannoversche Garnison herangezogen. Diese Schleuse wurde übrigens als historisches Bauwerk zur EXPO 2000 vollständig renoviert. Der Kanal (inzwischen auf den Uferseiten stark zugewachsen) mündet westwärts nach etwa 900 Metern gerader Strecke wieder in das natürliche Leinebett

Ebenfalls nach Gebhardt:

Die Schleusung zu Berg war weniger schwierig als die Schleusung zu Tal. Denn hier war es notwendig, dass die Schiffe nach Passieren von Schleuse und Kanal nach Öffnen der Stauschleuse von einem ausreichend großen Wasserschwall begleitet wurden, der sie über die Untiefen des Flusses bis kurz hinter Neustadt brachte. Man war also abhängig von Stauzeiten und Wassermengen, besonders in wasserarmen Monaten. Es war möglich, bei bestimmter Stauhöhe und Ablasszeit einen vorgegebenen Zielort zu erreichen. Es brauchte der Schwall bei Ziehung aller 10 Frei- und 10 Grundschotten 9 bis 10 Stunden bis Neustadt. Wollte man also morgens um 6 Uhr Neustadt erreichen, so mussten in Herrenhausen um 21.00 Uhr die Schotten gezogen werden. Wegen dieser Bedingungen war eine Anmeldung des Schiffes mit Angabe seines Tiefganges mittels eines Boten schon am Vortage nötig. Im Winter wurden Schleusungen sogar nur von 10 - 13 Uhr ausgeführt.

In **Neustadt am Rübenberge** gab es weitere Schwierigkeiten. Eine Felsbarriere im Flussbett behinderte zeitweise die Schifffahrt ungemein. Bis 1687 war keine Behinderung der Schifffahrt in Neustadt bekannt. Erst mit dem Bau der großen Leinebrücke und Verlegung des Flussbettes wurden obere Schichten des felsigen Untergrundes freigelegt. **1743** wurde ein "Loch" in den Felsenbereich gesprengt, durch das die Schiffe mühsam gezogen wurden, nachdem vorher die Ladung entladen worden und anschließend nach der Passage wieder auf die Schiffe gebracht wurde. **1749-1752** wurde endlich nach vielen Verzögerungen eine Schleuse gebaut als Verbindung vom Mühlenkanal zur Leine. Nun musste allerdings der abgetragene Teil der Felsbarriere wieder aufgefüllt werden mit Anstau, um mit dem höheren Wasserstand den Betrieb der Mühlenschleuse zu ermöglichen. Der Auslauf des Mühlenkanals versandete ständig, so dass der Mühlenmeister dauernd die Ausfahrt vor der Schleuse von den Schlammmassen frei pflügen musste. Eine neue Schleuse wurde dann **1801 - 1806** gebaut, wobei man den Schiffsverkehr aufrecht erhielt, indem man auf dem Mühlenwerder in bereitliegende Schiffe auf der anderen Wasserseite umlud. Die Baukosten betrugen 39.766 Taler und wurden von der Königlichen Bergwarenhandlung in Hannover getragen..

Eine weitere schwierige enge Passage bestand in der Nähe von Schwarmstedt an Wehr und Mühle bei **Bothmer**, wo nicht selten Schiffe zu Schaden kamen.

In den Schleusengeldregistern sind die Eigner ab 1769 notiert. Die meisten Schiffer waren in Bremen beheimatet, nämlich 11. Dazu kamen Winsen = 5, Intschede = 4, Rethem und Neustadt je = 2, je einer aus Ahlden, Hoya, Verden, Morsum, Thedinghausen, Westen, Hudemühlen (heute Hodenhagen) und Grindau. - Aus Hannover und Linden sind folgende Schiffer und Unternehmer genannt: Mattfeld 1823 - 1861, Egestorff 1840-1857, Vogeler 1843-1855, Kemnade 1855, Hartje 1840 und Holzmann 1843-1861. Egestorff ist ja klar, aber den Hartje kennen wir auch noch mit anschließend seinem Sohn (?) von der "Schwanenburg" in Limmer.

Eine andere Übersicht gibt uns Aufschluss über die Schiffsbewegungen, in diesem Fall bergaufwärts. Sie bezieht sich auf die Jahre zwischen 1752 und 1855. Neben den Boomjahren 1820, 1850 und 1855 sticht besonders das Jahr 1843 heraus, in dem bergaufwärts 97 Schiffe zu verzeichnen waren, ebenso auch wieder stromabwärts. Da kam also fast jeden dritten Tag ein Schiffszug aus Bremen hier in Linden an und fuhr mit entsprechender Fracht auch wieder stromabwärts nach Bremen. Eine für die damalige Bedeutung dieser Transportmöglichkeit sprechende Tatsache.

1643 gab es in Hannover einen Bergwaren-Vertrag zwischen den in Hannover, Celle und Wolfenbüttel herrschenden welfischen Herzögen und dem hannoverschen Großkaufmann und Finanzier Johann Duve. Gegen eine Jahrespacht von 100.00 Talern übernahm er von 1643 bis 1660 den **Bergwarenhandel** mit der gesamten Ausbeute an Nichtedelmetallen vor allem des Harzes und legte als Oberbergfaktor damit den Grundstein für sein späteres Vermögen. Nach 1670 lief der Betrieb mit verschiedenen Pächtern und Organisationsformen weiter, bis 1714 die "Berghandels-Administration" als staatliche Behörde gegründet wurde, später als "Bergwarenhandlung" bekannt. Sie sorgte für den Verkauf der im Kurfürstentum und späteren Königreich Hannover produzierten Bergwerkserzeugnisse (vorwiegend Harz, Solling und Messinghütte Reher bei Hameln). Die Waren kamen in Pferde-/Ochsenwagen nach Hannover, wurden hier gelagert und leineabwärts verschifft. Die Bergwerke durften ihre Erzeugnisse nicht direkt vermarkten, sondern waren verpflichtet, sie (zu niedrigeren Preisen) an die Bergwarenhandlung zu liefern, die ihrerseits die Ware zu marktüblich höheren Preisen weiterverkaufte. Hierzu hatte sie Korrespondenten im Harz, in Amsterdam, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Celle und Lüneburg. Es ging dabei um Blei in Barren, Eisenwaren aller Art (Halb- und Fertigprodukte), Bleiglätte (Bleioxid), Messing, Kupfer, Schwefel, Pottasche, Vitriol. Die Bergwerkserzeugnisse warfen beträchtliche Gewinne ab. Von 1712 .- 1769 wurden 2.717.973 Taler (!) Erlöst, also über 2 Millionen, die an die königliche Rentenkammer abgeführt wurden. Aus diesem Gewinn wurde auch u.a. der Neustädter Schleusen Neubau von 1802/06 finanziert. Das Ganze zeigt aber auch die Bedeutung des Schiffshandels zwischen Hannover/Linden und Bremen.

Nach dem Bau des Herrenhäuser Schleusenkanals 1718/20 lagerte man die Güter zuerst auf dem "Leine-Stapel", heute Moritzwinkel. Das Königreich Hannover hatte die Bedeutung des Ihmeufers schon frühzeitig erkannt und gegen den Widerstand der hannoverschen Kaufleute dort am Westufer, also in Linden, an der Blumenauer Straße 7 im Jahre **1753** einen Speicher mit immerhin fünf Stockwerken für die Lagerung der einkommenden und ausgehenden Güter errichten lassen, also auf dem Gebiet des heutigen Ihmezentrums, dazu Verwaltungs- und Wohnräume. Es war das Lagerhaus der "**Königlichen Bergwarenhandlung**" und bestand aus einem steinernem Grundbau mit Fachwerkaufsatz.

Ab **1866** gab es in Hannover keinen König mehr. Er hatte sich trotz gewonnener Schlacht bei Langensalza den Preußen beugen müssen und nach Wien abgesetzt. Das war dann auch das Ende der Königlichen Bergwarenhandlung, die 1867 aufgelöst wurde. Sie unterstand nunmehr dem Finanzminister der preußischen Finanzverwaltung. Bei einer Bestandsaufnahme am Ihmehafen wurden noch eine große Bockwinde (Kran) mit mehreren Seilen und eine Dezimalwaage bis 5.000 Pfund aufgeführt. Für die Benutzung von Kran und Waage sowie für Lagerung von Waren musste eine Gebühr entrichtet werden,.

Nach langwierigen Verhandlungen mit Grundstücksbesitzern, auch Schiffsbesitzern mit Grundrechten, die entschädigt werden wollten, wurde das Areal am Ihmeufer an der Blumenauer Straße **1883** an die Mechanische Weberei in Linden verkauft. Um 1906 wurden die letzten baufälligen Häuser abgerissen.

Anfang 1800 war nun die Zeit für die Familie **Egestorff**, und damit änderte sich die Bedeutung des Frachtverkehrs auf diesem Wasserweg. Bisher wurde vorwiegend Getreide nach Bremen verschifft, und man war froh, Erzeugnisse, die hier nicht zu haben waren, aus Bremen zu erhalten. Doch nun spielte umgekehrt der Frachtverkehr nach Bremen eine ebenso wichtige Rolle.

Eine grundlegende Bedeutung und Aufwertung dieser Schifffahrt ergab sich also durch die Aktivitäten von **Johann Friedrich Egestorff** (der „Kalkjohann“, 1772 - 1834) und später vor allem von seinem Sohn **Georg Egestorff** (1802 - 1868). Die Landschaft in und rund um Linden begünstigte den Aufschwung Egestorffs. Der Lindener Berg mit seinem Kalkstein, aber auch mit seinen Tonen, ist ein nördlicher Ausläufer des Mittelgebirges. Dann folgen nach Norden nur noch Reste aus der Eiszeit, das Geschiebe, also Ablagerungen, Sande, reichlich Findlinge aus Skandinavien. Aber womit Häuser bauen? Holz, Ziegel und Kalk. Und das konnten nun Johann Friedrich Egestorff, der "Kalkjohann", sowie sein Sohn Georg liefern. Der Lindener Berg bot reichlich Kalkgestein zum Brennen, Bruchsteine, Tongruben für die Ziegelherstellung. Dazu kam Bauholz, das Egestorff vertraglich von seinem Mitbewerber Freiherr von Knigge bezog. Auch gab es Kohle vom Deister, wo sich Egestorff bei der Förderung für seine Kalkbrennereien engagiert hatte.

Von Vorteil für die Lindener war die Verlegung des Lagerplatzes vom Stapel an der Leine zum Ihmeufer an der Blumenauer Straße gewesen, was viel näher zum sich entwickelnden Industriebereich um den Lindener Berg herum lag. Man musste ja alles mit den Pferde- oder Ochsenkarren heranschaffen. Und so gab es nun einen eigenen Lindener Hafen (nicht der spätere in Linden/Limmer) auf dem Gebiet an der Ihme bis zur Brücke am Schwarzen Bären in Höhe der Blumenauer Straße (heute Bereich des Ihmezentrums).

Johann Friedrich Egestorff kam aus einfachen Verhältnissen. Sein Vater war Fischer in Lohnde bei Seelze, er selbst Böttchergeselle beim Kalksteinbruchbesitzer Stukenbrock auf dem Lindener Berg. Er stellte Holzfässer her für den Weitertransport von gebranntem Kalk, einem begehrten Werkstoff. Als sein Chef in finanzielle Schwierigkeiten kam, übernahm Egestorff mit Kreditaufnahme dessen Betrieb. Er hatte große Schwierigkeiten in der Schreibkunst, war aber ein guter Rechner und Praktiker. In kurzer Zeit gelang es ihm, weitere Kalkbrennereien zu übernehmen. Weil es durch Überholzung wegen der Brennereien Schwierigkeiten gab, kaufte er sich auch bei Kohlebergwerken im Deister ein. Es gab eine Einigung mit seinem Konkurrenten, dem Freiherrn von Knigge in Bennigsen, wegen der Absatzmärkte. Knigge verzichtete auf den Umsatz im hannoverschen Raum, Egestorff in dem des Umlands. Dafür verpflichtete sich Egestorff zur Abnahme z.B. von Bauholz von Knigge.

Johann Friedrich Egestorff und sein Sohn Georg hatten sich im Laufe der Jahre die westlichen (zum Teil auch östlichen) Ufergrundstücke an der Ihme angeeignet, also auch den Lindener Ihmehafen neben der Blumenauer Straße. Hannovers Baumeister Laves hatte sich 1819 das Grundstück "Deisterstraße 2" am Schwarzen Bären von Johann Egestorff gekauft und darauf eine Villa gebaut. Bereits 1821 nach seiner Heirat verkaufte er es wieder an Johann Egestorffs Sohn Georg, um in das heutige

"Laveshaus" am Friedrichswall zu ziehen. Georg Egestorff wohnte nun dort bis zu seinem Tod 1868. Das Haus wurde 1913 abgerissen, das Gelände bis 1929/30 als Lagerplatz genutzt, bis dann das heutige Capitol-Hochhaus erstand. So konnten die Egestorffs "ihre" Schiffsaktivitäten vom Wohnhaus her gut beobachten und kontrollieren. Der gesamte Uferbereich zwischen Capitol-Haus und Leinert-Brücke gehört heute zum "Ihmezentrum". Dort sollte es auch nach den Ursprungsplänen einen Yachthafen geben, was aber nach später aufgetretenen finanziellen Schwierigkeiten unterblieb.

Mit Eröffnung der Eisenbahnstrecke Hannover - Bremen **1847** und Einrichtung der Strecke Hannover-Altenbeken und ihren Anschlussmöglichkeiten begann das Aus der alten Schifffahrt auf Ihme - Leine - Aller - Weser. Die Bahnstrecke Hannover - Bremen betrug nur 122 Kilometer, der Wasserweg 248. Auf der Aller fand jedoch weiterhin Frachtverkehr statt (wahrscheinlich bis Celle), der erst 1968 eingestellt wurde. Große Pläne über einen weiteren Ausbau der Leine-Aller-Weser-Schifffahrt unter Verwendung von Dampfschiffen wurden hinfällig, als der Bau des Mittellandkanals fortschritt.

Mittellandkanal

Um **1913** herum erreichte der Mittellandkanal auch das nördliche hannoversche Gebiet. Dieses war aber weitestgehend (Mecklenburger Heide) unerschlossen und doch auch ziemlich weit vom hannoverschen Zentrum entfernt, weshalb die hannoversche Wirtschaft vorerst weiterhin zu den stadtnäheren Häfen an Leine und Ihme tendierte. Diese offene Landschaft bot sich aber für die Ansiedlung von Firmen aller Art an, die irgendwie mit dem Schiffshandel zu tun hatten. So entstanden im Anschluss an den Bau des Mittellandkanals für Hannover weitere, zum Teil viel größere, Hafenanlagen. Die insgesamt vier dort geschaffenen Kanalhäfen verfügten bald über 10 km Gleisstrecken für die Hafenbahn, 18 Kräne und später 11 eigene Loks. Von 1,3 Millionen Tonnen Gütern, die jährlich auf dem Wasserweg Hannover erreichten, verblieben im Raum Hannover 1/3, während 2/3 das Umland versorgten, was die Bedeutung nicht nur für Hannover, sondern auch für die gesamte Region verdeutlicht.

Leinehafen Hannover

Nachdem der **Mittellandkanal** im hannoverschen Bereich (1913 - 1917) vor und während des ersten Weltkriegs (1914 - 1918) gebaut wurde und damit eine Schiffsverbindung ohne Probleme mit Hoch- oder Niedrigwasser und Hindernissen bot, wurden auch Hannover und Linden über den **Leineabstiegkanal** im Bereich Ahlem/Limmer an dieses neue Verkehrsnetz angebunden. Die bis zur Eingemeindung Lindens im Jahre 1920 konkurrierenden Städte Hannover und Linden bauten je für sich einen eigenen Hafen.

So wird in einem Artikel im "Hannoverschen Anzeiger" vom 25. August 1917, also im 3. Kriegsjahr des 1. Weltkriegs, die Bauentwicklung des neuen hannoverschen Leinehafens beschrieben:

"Während der Kriegszeit ist nun auch der Leinehafen, der sich vom Zusammenfluß der Leine und Ihme bei Justus Garten bis nach Dornröschen erstreckt, fertiggestellt und auch schon in Betrieb genommen worden. Der Leinehafen ist rund 600 Meter lang und hat eine durchschnittlich hochwasserfreie Breite von 100 Meter. Die Leine wurde auf etwa 75 Meter verbreitert. Die Fertigstellung des Hafens war mit großen Schwierigkeiten verbunden, geeignete geschulte Arbeitskräfte waren nicht

vorhanden, und so mußten denn Hunderte von russischen Gefangenen hier Arbeit leisten. Die Steintormasch zwischen Leine und Georgengarten ist durch die Eindeichung des Geländes von Dornröschen bis zur Flußwasserkunst hochwasserfrei geworden.

Am Ufer des Hafens zieht sich entlang das Gleis für die vier gewaltigen elektrischen Vollportalkräne, die zum Umschlag von Kohle und Stückgüter dienen, zwei derselben sind bereits fertig und in Gebrauch, der dritte geht seiner Vollendung entgegen, während von dem vierten erst die eiserne Umhüllung aufgerichtet ist. Bei der Schnelligkeit, mit der heute unsere mit allen Hilfsmitteln ausgestattete Industrie zu arbeiten versteht, darf man hoffen, dass auch in ganz kurzer Frist diese beiden Kräne vollendet sein werden.

In dem großen Hafengebiet werden auch Lagerplätze für Kohlen und Stückgüter eingerichtet, so dass von dort aus die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Kohlen auf dem kürzesten Wege erfolgen kann. Die Lagerplätze bieten auch Gelegenheit zur Aufstapelung von Kohlenvorräten für den Winter, um so die Kohlenversorgung möglichst zu sichern, sofern die Kohlenzufuhr überhaupt eine hinreichende sein wird. Die Lagerplätze am Kanal erstrecken sich auf fast 600 Meter Länge und bieten für 8 Schiffslängen hinreichend Platz.

Die Flußregulierung wurde von der Königl. Kanalbaudirektion ausgeführt, während die Herstellung der Uferbefestigung und die Hafenanlagen durch die Stadt Hannover zur Ausführung gebracht sind. Eine eigenartige Erscheinung der Leine-Regulierung ist die neue hochwasserfreie Insel der Schwanenburg gegenüber, die 300 Meter lang und 80 Meter breit ist.

Zur Herstellung der vollen Wassertiefe in der Leine sind gegenwärtig noch zwei Bagger tätig, deren Baggergut zur Aufschüttung des neuen Hafengeländes und Zuschüttung der alten Leine dient. Ein großer Lorenzug bringt das Baggergeröll auf dem Schienenwege nach diesen Plätzen. Als Erinnerung an die so genannte alte Leine, dem Georgengarten gegenüber, ist noch ein Stück der alten Leine in ihrer ursprünglichen Form mit ihrem alten eigenartigen Baumbestand erhalten geblieben.

Der Bereich im neuen Leinehafen ist seit etwa 14 Tagen in vollem Gang: wöchentlich werden zwei mit Kohlen beladene Schiff dort gelöscht, die Kohlen werden durch die Kräne auf Fuhrwerke entladen und dann zur Kellerversorgung der Einwohner abgefahren. Als Verbindung vom Hafen zur Stadt dient der Weg durch die Fischerstraße und ein neuer Straßenzug nach der Grotfendstraße und der Glocksee, der den alten Leinedurchstich mit einer neuen Holzbrücke überbrückt. Die früheren Wiesen im Moritzwinkel und Niederholz konnten infolge der hochwasserfreien Eindeichung in Laubengärten umgewandelt werden, der Boden dieser Gärten ist so ertragreich, dass diese gerade in der jetzigen Zeit unsern Einwohnern zu Segen gereichen.

Auch auf der Ihme hat sich ein reger Schiffsverkehr entwickelt, da die Gasanstalt erhebliche Teile ihres Kohlenbedarfs auf dem Wasserwege bezieht. Bei den Leineregulierungsarbeiten ist gleichzeitig die Flußstraße von Königsworther Straße herangeführt worden, die dort anstoßenden Gärten haben dort sämtlich eine hochwasserfreie Lage erhalten.

Durch die Schaffung dieses neuen Hafens ist ein Stück Land verschwunden, an das sich viele Erinnerungen der heutigen zum Teil erwachsenen und nun in Feindesland zur Ehre und zum Ruhm Deutschlands kämpfenden Jugend Hannovers knüpfen. Mancher hannoversche Feldgraue wird dieses Gebiet, wenn er es nach glorreichem Frieden einst betritt, kaum wieder erkennen und staunen, was während des Krieges hier geschaffen worden ist. Es ist ein Werk von großer Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung unserer Stadt."

Diese erhoffte Bedeutung verlor jedoch recht bald an Wert. Hier innerhalb des Stadtgebietes waren die Möglichkeiten sehr beschränkt, im Hafbereich entsprechende Wirtschaftsbetriebe anzusiedeln, auch fehlte eine Anbindung an das Netz der Deutschen Reichsbahn. Das konnte jedoch der nun konkurrierende Nordhafen bieten. Das dortige bisherige Brachgelände bot reichlich Platz, so dass im Bereich der heutigen Hansastrasse bald eine Vielzahl von Unternehmen des Handels, der Wirtschaft und des Verkehrs entstand. Hinzu kam die direkte Lage am neuen Mittellandkanal, während die Zufahrt zum "neuen" hannoverschen Leinehafen umständlich über den Stichkanal ab Seelze, die Schleuse am Leineabstiegskanal und weiter auf der Leine mit saisonbedingten Wasserstandsbedingungen verlief.

Noch lange Jahre nach Kriegsende 1945 existierten auf dem Gelände des früheren Stapelfeldes Lagerplätze verschiedener hannoverscher Firmen. Heute verläuft dort der z.T. aufgeständerte Bremer Damm.

Dieser Leinehafen besaß also keinen Eisenbahnanschluss. Die ÜSTRA hatte jedoch bereits um etwa 1916 (1918 ?) von ihrem Depot (Bahnhof Ohe) an der Glocksee mit 192 Metern über eine nur für die Straßenbahn errichtete Holzbrücke (heute Hänischbrücke) eine Verbindung zum Leinehafen geschaffen. Umgeschlagen wurden hauptsächlich Kohle und Formsand für die HANOMAG. In der Spitzenzeit wurden 31.963 Tonnen umgeschlagen, 1925/26 nur noch 730 Tonnen. Dann kam das Aus.

Für den eigenen Bedarf hatte die ÜSTRA allerdings an der Uferstelle an der Ihme neben dem betriebseigenen **Kraftwerk Glocksee** 1917 eine eigene Uferladestelle eingerichtet. Die ÜSTRA hatte dort für ihren Kohlebedarf für das Kraftwerk Glocksee zwei eigene Schleppkähne "Glocksee 1" und "Glocksee 2" in Betrieb, wofür ein eigener Dampfkrane ab Juli 1917 für den Transport vom Schiff zum Kraftwerk diente. Die Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von 213 und 217 t. Die Einstellung des Betriebs muss etwa zwischen 1920 und 1924 gewesen sein. Der Kran wurde 1929 verkauft.

Lindener Hafen

Die bis 1920 zu Hannover noch konkurrierenden Lindener zapften den Mittellandkanal an mit einem Stichkanal als Verbindung an der "Conti" in Limmer vorbei ("Deutsches Eck") und hoben die Schiffe mit einer neuen Schleuse in Limmer an zu einem neuen, später dann auch sehr frequentierten "Lindener Hafen", der auch heute noch mit etlichen Firmen lukrativ bedient wird. Im Gegensatz zum hannoverschen Leinehafen gibt es hier einen Verkehrsanschluss mit der Hafenbahn um den Lindener Berg herum zum DB-Bahnhof Fischerhof.

In den Stadtteilen Limmer und Linden-Mitte westlich von Hannover bildet er den Abschluss des Stichkanals, der bei Seelze vom Mittellandkanal abzweigt. Die Limmer-Schleuse am Ende der Harenberger Straße hebt das Niveau des Stichkanals um 7,80 m auf die Höhe des Hafenbeckens an. Die Bedienung der Schleuse erfolgt heute ferngeleitet durch die Fernbedienungszentrale Anderten. Im letzten Weltkrieg sind große Teile des Hafens durch Bombentreffer zerstört worden und mussten wieder aufgebaut werden.

Der Hafen verfügt heute über 2.065 m Kailänge mit vier Umschlagkränen. Die städtische Hafenbahn weist ein Gleisnetz von 27 km auf und bietet Anschluss über den DB-Bahnhof Fischerhof an das Güternetz der Umgehungsbahn. Im Jahr 2012 ist eine weitere gebrauchte Lok für die Hafenbahn angekauft worden.

4/5 der hannoverschen Lagerkapazität für Getreide befindet sich schließlich im Lindener Hafen mit seinen vier Getreidesilos.

Der Lindener Hafen ist ein sehr bedeutendes Speditions- und Logistikzentrum in Hannover geworden. Er erhielt 1991 eine neue Umschlaganlage für den

kombinierten Ladungsverkehr Straße/Schiene. Im Bereich des Hafens sind rund 50 Betriebe mit insgesamt etwa 3.000 Beschäftigten angesiedelt.
Schwerpunkte: Mineralölindustrie (Tanklager), Schrotthandel (Recycling), Stahlhandel, Speditionen, Bauwirtschaft, Zement.

Um 2011 gab es schon genehmigte Pläne zur millionenschweren Umwandlung des Stichkanals auf Europa-Norm für Großmotorgüterschiffe der Europa-Norm mit Kanal- und Schleusenerweiterung, was auch den Abriss einiger Wohnhäuser in Limmer (Dieselstraße) bedeutet hätte. Nach massiven Protesten wurde diese zugunsten verhältnismäßig relativ weniger Hafennutzer gewünschte Planung zu Grabe getragen.

Bemerkenswert ist, dass der kleine Fössebach mit einem Düker das Hafenbecken unterquert. - Ursprünglich war noch ein Seitenarm des Hafens mit 540 Metern nach Westen hin geplant, was jedoch nicht zur Ausführung kam. Auf alten hannoverschen Stadtplänen ist er noch eingezeichnet. Dieses Gebiet wurde stattdessen genutzt für die Aufnahme zusätzlicher Firmen. mit weiteren Lagerhallen und Lagerplätzen

Zwischen der Abzweigung vom Mittellandkanal und der limmerschen Schleuse gibt es noch eine relativ niedrige Eisenbahnbrücke. Ausflugschiffe müssen dort ihre Sonnenschutzbedachung auf dem Oberdeck herunterfahren, um nicht mit der Brücke zu kollidieren, im Lindener Hafen entladene Tankschiffe müssen für ihre Leerrückfahrt Wasserballast aufnehmen, um einen größeren Tiefgang für die Unterquerung dieser Brücke zu erreichen.

Weiter befindet sich am Stichkanal in Letter ein Tanklager mit 12 Tanks von 500 bis 3.000 Kubikmetern Fassungsvermögen zum Umschlag für Kesselwagen, Tankschiffe und Tankwagen sowie eine Pipeline zum direkten Transport von Flugbenzin von Tankschiffen zum Flughafen in Langenhagen.

Brinker Hafen

Am Mittellandkanal nördlich von Hannover im heutigen Gemeindebereich Langenhagen (früher Ortsteil Brink). Eigene Hafenbahn (ca. 17 km Gleisanlagen) mit Gleisanschluss zum Bahnhof Vinnhorst, 350 Meter Kaianlagen, zwei Umschlagkräne. Schwerpunkte: Stahlhandel, Wertstoffe für die Aluminiumschmelze und Schrott.

2008 = 72.987 Tonnen Güterumschlag auf 181 Schiffen.

Nordhafen

Der bedeutendste am Mittellandkanal nördlich von Hannover. Gesamtlänge über drei Kilometer innerhalb dreier Stadtteile: Marienwerder, Stöcken, Brink. In Wirklichkeit drei Hafenbereiche mit jeweils eigenem Wendekreis. Etwa 20.000 Beschäftigte.

2008 = 878.127 Tonnen Güterumschlag auf 1.410 (!) Schiffen. 2012 hat die Hafengesellschaft den Transport von Containern übernommen, in denen Teile des neuen VW "Amorak" für das VW-Werk Stöcken für Nutzfahrzeuge verpackt sind. Jährlich sollen dort etwa 7.500 der Container befördert, zwischengelagert und verteilt werden, wofür ein gesonderter Umschlagplatz an der HansasträÙe eingerichtet wurde. Dazu mussten drei der großen Silohäuser aus der Gründungszeit des Nordhafens abgerissen werden Für die Bewältigung dieses zusätzlichen Frachtaufkommens war für 2012 eine weitere neue Diesellokomotive für die Hafenbahn bei einem österreichischen Unternehmen bestellt und auch schon fertiggestellt worden. Es lag jedoch keine Zulassung für das deutsche Schienen-

system vor, die Firma ging in Konkurs. Für die Spezialanfertigung hätte es keine Ersatzteillieferungen mehr gegeben, womit die neue Lok heute nur noch Schrottwert hat. Es konnte jedoch eine andere neue Lok für den Hafen beschafft werden.

Nordhafen Ost, etwa 2,3 km Kais, 23 km Schienenwege, sechs Umschlagkräne, einer für Containerumschlag, zwei Reachstacker. Entlang der gesamten Hansastrasse links und rechts eine Vielzahl von Klein-, Mittel- und Großbetrieben.

Nordhafen Mitte, Schwerpunkte: Fahrzeugindustrie (VW-Nutzfahrzeuge) und deren Zulieferbetriebe (Continental), chemische Industrie, Mineralölhandel, Getreide, (noch zwei "alte" Getreidesilos in Betrieb), Containerumschlag (Reederei Hamburg Süd) für VW-Nutzfahrzeuge, Recyclingwirtschaft, Steinkohle zum Gemeinschaftskraftwerk (VW und Conti) in Stöcken.

Nordhafen West, früher bedeutend für die Akkumulatorenfabrik VARTA. 2002 wurde die Batteriesparte vom Weltkonzern "Johnson Controls" übernommen mit der Produktion auf dem alten VARTA-Werksgelände direkt an diesem kleinen (Fabrik-)Hafen in Marienwerder.

Misburger Hafen

Östlich von Hannover am Stichkanal vom Mittellandkanal. Ursprünglich von der *Portland Cementfabrik AG* für ihren Zementumschlag gegründet.

Geschichtlich besonders interessant:

Horst Moch:

*"An den Erztagebau der Ilseder Hütte erinnert sich heute kaum noch jemand. Das Vorkommen an Toneisenstein befand sich dicht unter der Erdoberfläche. Am Westende des langen Isernhagener Hügels im Bereich der Niedernhägener Bauernschaft war ein 2 - 3 m mächtiges Erzkonglomerat unter einer nur 2m starken Decke. Hinsichtlich seines Gehaltes an Eisen, Mangan und Phosphor stimmte das Erz mit dem Ilseder Erz überein, jedoch waren Kieselsäure- und Tongehalt höher. Während der Zeit der Ausbeutung des Isernhagener Vorkommens wurden von der Straßenbahn rund **250.000t Erz** befördert. ... Das Erz wurde nach Sehnde befördert und dort auf Wagen der Eisenbahn verladen, die es zur Verhüttung nach Ilsede brachten.... Von **1914** an, bis zur Einstellung der Förderung im Jahre **1920**, fuhr darauf hin das Erz nach Misburg. Im Gelände der Norddeutschen Cementfabrik wurde mit deren Krananlagen dann auf die Eisenbahn umgeladen. Jetzt fand die Verhüttung in Duisburg-Ruhrort und Oberhausen statt. Nach Inbetriebnahme des Misburger Hafens 1917 wurde dort auf die Schiffe verladen".*

Und das alles mit einer Straßenbahn der ÜSTRA!

Sonst vorwiegend einkommend Kohle für die Zementwerke Höver und Misburg, Schlackensand, ausgehend **Zement**, Zusatzstoffe, Schüttgut und Kali, früher Zucker (inzwischen stillgelegte Zuckerfabriken Sehnde und Rethen).

Uferlänge 420 Meter, Kaianlage 280 Meter mit Portaldrehkran, Hafenbahn mit zwei Rangierloks und 6.840 Meter Gleisanlagen Eisenbahnanschluss an die Güterumgehungsbahn, die direkt durch das Gelände führt. Seit 1917 bis 1953 auch von der ÜSTRA in großem Umfang bedient.

Östlich der Anderter Straße gibt es noch zwei weitere Verladestellen. Die Firma Kraul, Wilkening und Stelling GmbH hat noch ein eigenes Hafenbecken vor dem Werk, eine vorherige Abzweigung bildet die Verbindung zur HC Zementwerk AG

(Heidelberger Zement). - Der früher ebenfalls an diesem östlichen Kanalstrang gelegene Kohlehafen für die Zementindustrie wird als solcher nicht mehr betrieben und dient heute dem HMC/Hannoverscher Motorboot Club von 1975 e.V. als Yachthafen.

Eine Bürgerinitiative sorgt sich um die Erhaltung von Industriedenkmalen, lebte doch der Ortsteil von der Zementindustrie. Zwei alte Hafenkräne wurden 2012 versetzt und werden derzeit restauriert, wovon einer als Ersatzteillager für den zweiten dienen soll. Die Misburger Hafengesellschaft trägt den Löwenanteil der Kosten.

Im nördlichen Bereich nicht mehr genutzte ehemalige Ölumschlaganlage der 1986 stillgelegten Deurag-Nerag-Raffinerie, die im Zweiten Weltkrieg von verheerenden Luftangriffen heimgesucht worden war (siehe Bild)

Das vorhandene Wendebecken ist für die jetzigen Großmotorgüterschiffe (GMS) nicht mehr zum Wenden ausreichend. Nach Ent-/Beladung müssen die Schiffe aus dem Hafengebiet wieder rückwärts bis zum Stichkanal zum Mittellandkanal heraus.

2008 = 416.385 Tonnen Hafenumschlag auf 638 Schiffen,

2008 = 245.684 Tonnen Bahnumschlag auf 4.223 Waggons

Die Hindenburgschleuse

Der Mittellandkanal wurde ursprünglich von Hannover direkt als gerade Strecke bis Fallersleben geplant, jedoch entschloss sich die Kanalverwaltung zu einer Weiterführung nach Südosten mit dem Bau der Anderter Schleuse (später Hindenburgschleuse nach dem Generalfeldmarschall aus dem ersten Weltkrieg, heute wieder Anderter Schleuse). Von hier aus gibt es bei Sehnde einen Abstecher nach Hildesheim. Ab **1919** erfolgten bereits die ersten Bodenaushubarbeiten, **1924** wurde mit dem Bau der Doppelschleuse begonnen, die am 28.6.**1928** fertig und vom dann Reichspräsidenten Paul von Hindenburg eingeweiht wurde. Damit war der Kanal bis Peine befahrbar, ebenso der Stichkanal bis Hildesheim.

Das Bauvorhaben dieser größten Binnenschleuse Europas war immens. 250.000 Kubikmeter Beton wurden verarbeitet, wofür ein eigenes Zementwerk errichtet wurde. Für das Schleusenwerk mit Ober- und Unterhafen wurden 1,25 Mio Zentner Zement verbaut, 200.000 Zentner Eisen, 3,5 Millionen Eisenschmelzklinker sowie riesige Mengen an Granitblöcken.

Die Schleusungshöhe beträgt 15,20 Meter. (eine andere Quelle gibt 14,7 m an). Die beiden Schleusungskammern sind je 225 m lang und 12 m breit. Und, was wichtig ist, die Doppelschleuse war bereits so ausgelegt, dass auch die später eingeführten Europa-Großmotorschiffe die Anlage passieren können, ohne dass teure Erweiterungsbauten nötig wurden.

Eine weitgehende Automatisierung des Schleusungsvorganges bewirkte ab 2003, dass dieser von bisher 15 Minuten auf ca. 10 Minuten reduziert werden konnte.

Während 1960 insgesamt 29.377 geschleuste Schiffe mit 8.180.692 Ladungstonnen verzeichnet sind, waren es 2007 "nur" 20.041 Schiffe mit nunmehr 12.233.645 (!) Ladungstonnen, also mit ca. 32 % weniger Schiffen 50 % mehr Ladungstonnen. Ein Erfolg der neuen Europa-Großmotorschiffe und auch der Ökobilanz

Die Hafebahn

Neben den Hafendiensten der ÜSTRA gab und gibt es noch eine bedeutendere städtische Hafebahn. ohne welche die Bewältigung der Ent-/Beladung und Verteilung der Schiffsladungen nicht denkbar ist. Sie begann 1913 - 1918, als der Mittellandkanal hannoversches Gebiet erreichte, mit dem Bau der Hafen- und Bahnanlagen im Nordhafen. Am 18.4.**1917** wurde das erste Motorschiff im Lindener Hafen entladen und deren Ladung mit der Lindener Hafebahn weiterbefördert.

Heute verfügt die Städtische Hafenbahn über 10, demnächst 11 Dieselloks, wobei bereits 1964 die endgültige Umstellung der bisher verwendeten Dampfloks auf Dieselloks abgeschlossen werden konnte. 1980 begann man dann mit der (personalsparenden) Aufnahme des Rangierbetriebs mit funkferngesteuerten Diesellokomotiven.

Auch das Heizkraftwerk in Linden, das man anfangs mit Kohle betrieb, wurde mit der Hafenbahn beliefert. Vom Lindener Hafen gab es eine Hafenbahnstrecke mit Brücke unter der Nieschlagstraße hindurch bis zu einer Kohlenumschlagstelle an der Fössestraße kurz vor dem Küchengarten, wo die Kohle über einen Bunker auf ein Förderband transportiert wurde, das in einem noch vorhandenen Tunnel unter der Fössestraße, Limmerstraße, Elisenstraße bis zum Heizkraftwerk führte. Die mit DB-Kohlewaggons am Lindener Hafen eintreffende Kohle wurde dort entladen, auf dem Hafengelände zwischengelagert und auf Spezialwaggons der Stadtwerke weiterbefördert, die zur Entladung nach unten zum Kohlebunker ausgestattet waren. Mit der 1990 erfolgten Umstellung von Kohle auf Erdgas war damit Schluss. Bis dahin waren in den 28 Jahren Betriebszeit des Heizkraftwerkes fünf Millionen Tonnen Steinkohle über den Lindener Hafen angeliefert und verfeuert worden. Der letzte Kohletransport fand am 14.6.1990 statt. Die Bahntrasse, der Kohlebunker an der Fössestraße und der Tunnel existieren jedoch auch heute noch.

Bereits **1870** wurde infolge der rasanten Industrialisierung Lindens der **Güterbahnhof Küchengarten** in Betrieb genommen. Das Gleisnetz verband damit vom Reichsbahnhof Fischerhof in Linden Süd um den Lindener Berg herum das neue Industriezentrum mit dem Gaswerk an der Glocksee, die Lindener Spinnerei, den Bereich "Lindener Samt" der Mechanischen Weberei, die späteren Lindener Aktienbrauerei, aber dann auch vor allem den nach 1917 im Verlauf des Baus des Mittellandkanals entstandenen Lindener Hafens. Und so wurde das dann irgendwann die "**Lindener Hafenbahn**", die auch heute noch (2013) voll aktiv ist mit weltweitem Anschluss (siehe Bild).

Schiffgraben

Weil

längst aus dem Bewusstsein der Hannoveraner verschwunden, sollte doch historischer Weise noch einmal an einen anderen Wasserweg in unserem Bereich erinnert werden. Bereits **1394** wird ein "Scheep-Graven" erwähnt, der Abflüsse aus dem Altwarmbüchener Moor durch die Aegidienmasch in die Leine entwässerte. Erst **1747** gibt es nach umfangreichen Wiederherstellungsarbeiten wieder Aufzeichnungen über einen Hafen am Neuen Haus (Königstraße) und eine dortige Reparaturwerkstatt. **1750** wurden dort 750.000 Torfsoden mit Torfkähnen für die Hausbrandversorgung in der Stadt angelandet. Wegen der geringen Wassertiefe wurden die Kähne teils gestakt, aber auch von einem Uferweg her gezogen. Der oft zu niedrige Wasserstand sowie Querelen mit den Bauern aus Lahe und Buchholz, die um den Absatz der eigenen Torfernte und den Verlust der eigenen Fuhrlöhne bangten und oft Zerstörungen anrichteten, wurde diese Torfschiffahrt dann gegen Ende **1751** eingestellt. Der Schiffgraben war noch bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein von einem Uferweg begleiteter Graben, der vom Aegidientorplatz aus in Richtung Neues Haus mit Mauer und Balustrade eingefasst und wegen des faulenden Wassers erst ab 1861 unterirdisch in Rohren geführt wurde. Wer denkt denn heute daran, wenn er über den "Schiffgraben" fährt?

- - -

Für die Erstellung dieses Berichts muss und möchte ich gerne einigen Autoren danken, die mit sicherlich viel Zeit, Arbeit und Kosten (ich kenne das aus eigener

Erfahrung) alte Quellen aufgetan und verwertet haben. Besonderer Dank gilt Horst Moch (leider am 12. August 2012 verstorben) für die erlaubte Verwendung seiner umfangreichen (und sehr lesenswerten) Recherchen zum Thema "Güterverkehr ÜSTRA" mit deren Beteiligung am Hafenverkehr. Er hat dazu eine ausführliche Dokumentation geschrieben: "Deutschlands größter Straßenbahn-Güterverkehr Hannover 1899 - 1953". Das Gleiche gilt für Günter Gebhardt für seine Genehmigung, Teile seiner Arbeit "Die Leineschiffahrt im 18. und 19. Jahrhundert" in diesem Aufsatz zu verwenden. Es ist eine bemerkenswerte Veröffentlichung mit zahlreichen und sonst kaum bekannten Details. Weiter hat die Stadt Neustadt am Rübenberge eine sehr gute Stadtchronik mit speziellen Artikeln und Bildern zur Leineschiffahrt im Internet zur allgemeinen Nutzung freigegeben (ruebenberge.de). Und auch allen Weiteren, die mir bei der Erstellung auch durch Zurverfügungstellung von Unterlagen und Bildern geholfen haben: Vielen Dank!

Quellen:

- *Horst Moch, "Deutschlands größter Straßenbahn-Güterverkehr Hannover 1899 - 1953"
- *Günter Gebhardt, "Die Leineschiffahrt im 18. und 19. Jahrhundert", /Alt Hannoverscher Volkskalender auf das Jahr 2002 und 2003
- *"Neustadt am Rübenberge, Geschichte, Mythen, Fakten, Historisches über Neustadt" (www.ruebenberge.de)
- *"Stadtlexikon Hannover", Klaus Mlynek und Waldemar Röhrbein
- *Wikipedia
- *"Niedersächsische Heimat", Beilage zur Hannoverschen Landeszeitung", 8. März 1935
- *"Die Städtischen Häfen in Hannover, Von der Leineschiffahrt zum modernen Binnenhafen", Die Städtischen Häfen der Landeshauptstadt Hannover, Helmut Zimmermann und Jürgen Schulz
- *HAZ/Hannoversche Allgemeine Zeitung
- *"Hannoverscher Anzeiger", 25. August 1917