

Wettlauf zwischen Natur und Technik

Historische Gesellschaft lud zu Vorträgen zum Thema Weseranpassung ein

Nienburg (eck). „Wo die Weser einen großen Bogen macht“ – und nicht nur dort, ließe sich den bekannten Dichterworten hinzufügen – stößt die Schifffahrt auf unserem Heimatstrom immer wieder an Grenzen. Zwar sind einige Hindernisse, wie einst die „Liebenauer Steine“ und dergleichen, längst Vergangenheit, doch mit der Tonnage der Frachtschiffe wachsen auch die Anforderungen an die Wasserstraße.

Sich von kompetenter Seite über den schon seit mehr als 180 Jahren bestehenden Wettlauf zwischen Natur und Technik informieren zu lassen, gaben jetzt zwei Vortragsveranstaltungen der Historischen Gesellschaft zu Nienburg/Weser allen Interessierten bei freiem Eintritt Gelegenheit.

Am ersten Abend erinnerte im Quat-Faslem-Haus Gerhard Henking an den Ausbau der Außenweser zur Seeschiffahrtsstraße, welcher mit der 1827 erfolgten Gründung der Stadt Bremerhaven und deren Bedeutung für die Überseeschiffe des Norddeutschen Lloyd in enger Verbindung stand.

Der frühere Diplom-Ingenieur an Bremerhavens Wasser- und Schifffahrtsamt beleuchtete unter Einbeziehung einer aussagekräftigen Bildschirmpräsentation mehrere wichtige Aspekte. Diese betrafen natürliche Veränderungen der ins Wattenmeer übergehenden Flusslandschaft ebenso, wie sie eine Reihe umfangreicher Wasserbaumaßnahmen ins Blickfeld setzten.

Zeitnah anknüpfend ging am zweiten Veranstaltungsabend Heiko Lauterbach auf die Zukunft der Mittelweser ein. Der ehemalige bremische Wasserschutzpolizeibeamte weiß aus beruflicher Erfahrung, wie sehr es gerade auf diesem Flussabschnitt darauf ankommt, die von modernen Großmotorgüterschiffen gesetzten Maßstäbe zu berücksichtigen.

Entlang der 162-Kilometer-Distanz zwischen Bremen und Minden, so verdeutlichte Lauterbach, werden bedeutende Wirtschaftsstandorte nicht zuletzt des Hinterlandes erreicht. So entstünden am Wasserstraßenkreuz Minden über die unmittelbare Verknüpfung mit dem Mittellandkanal Direktverbindungen zu Spree und Oder genauso wie zu den westdeutschen Industrierevieren sowie – über Elbe und Rhein – sogar bis ins südliche und östliche Europa.

Heiko Lauterbach betonte deswegen: „Die Fortentwicklung des Verkehrsträgers Binnenschiff, der überall in Europa längst zu größeren Schiffseinheiten geführt hat, erfordert dringend die Fahrrinnenanpassung der Mittelweser – nicht zuletzt, um auch unsere Region nicht noch mehr ins Hintertreffen geraten zu lassen.“



Ein Blick von der Nienburger Weserbrücke über den Fluss lässt erahnen, welches Potenzial diese Binnenwasserstraße auch in wirtschaftlicher Hinsicht birgt.