Wasserwege und Brücken

in Seelze

Eine Veröffentlichung des Museumsvereins
für die Stadt Seelze e.V.

Hier kreuzen sich seit 1916 die größten Wasserwege im Seelzer Stadtgebiet: die Leine und der Mittellandkanal. (Aufnahme 1950er Jahre)

Titelfoto: Sonntagsausflug über die Leine bei Lohnde (Repro: Horst Siele)

Wasserwege und Brücken in Seelze

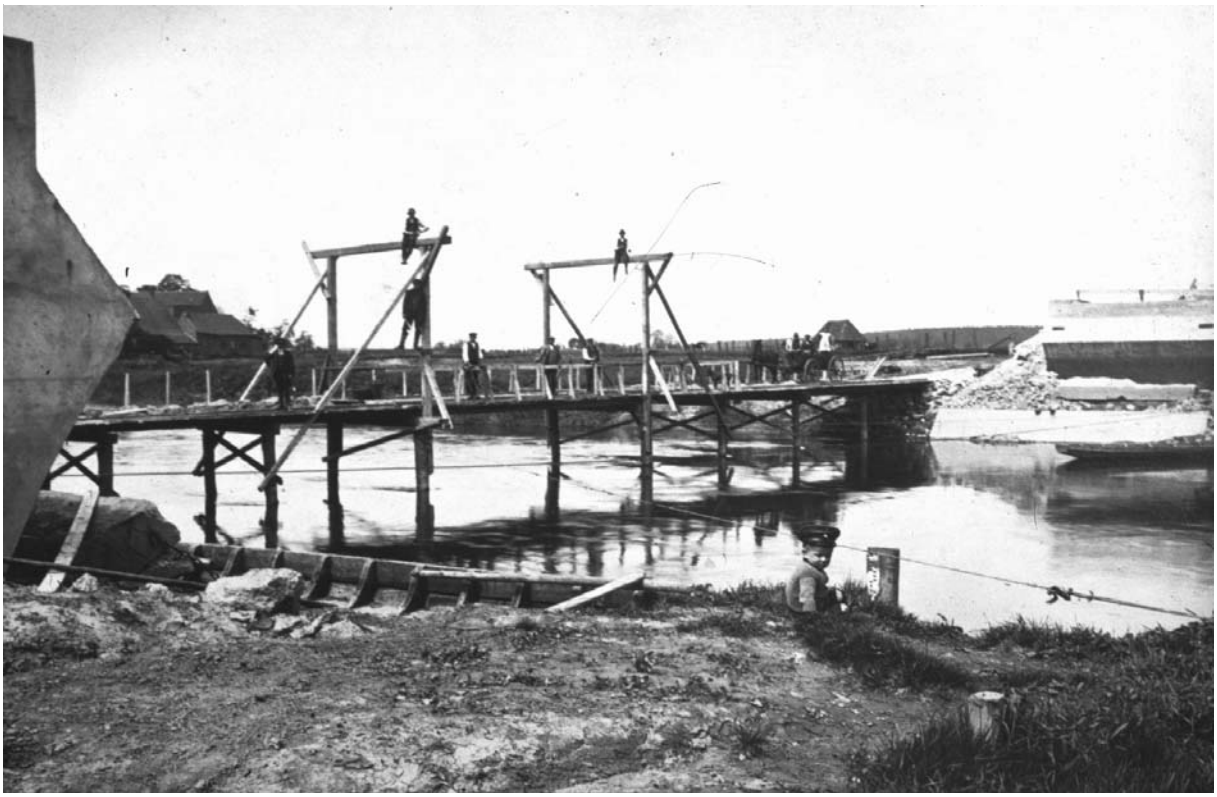
Eine Veröffentlichung des Museumsvereins
für die Stadt Seelze e.V.

Text: Karl-Heinz Pfeiffer
Gestaltung: Norbert Saul
Mitarbeit: Hans Böttcher, Irene Leonhardt-Kurz, Erika Turek

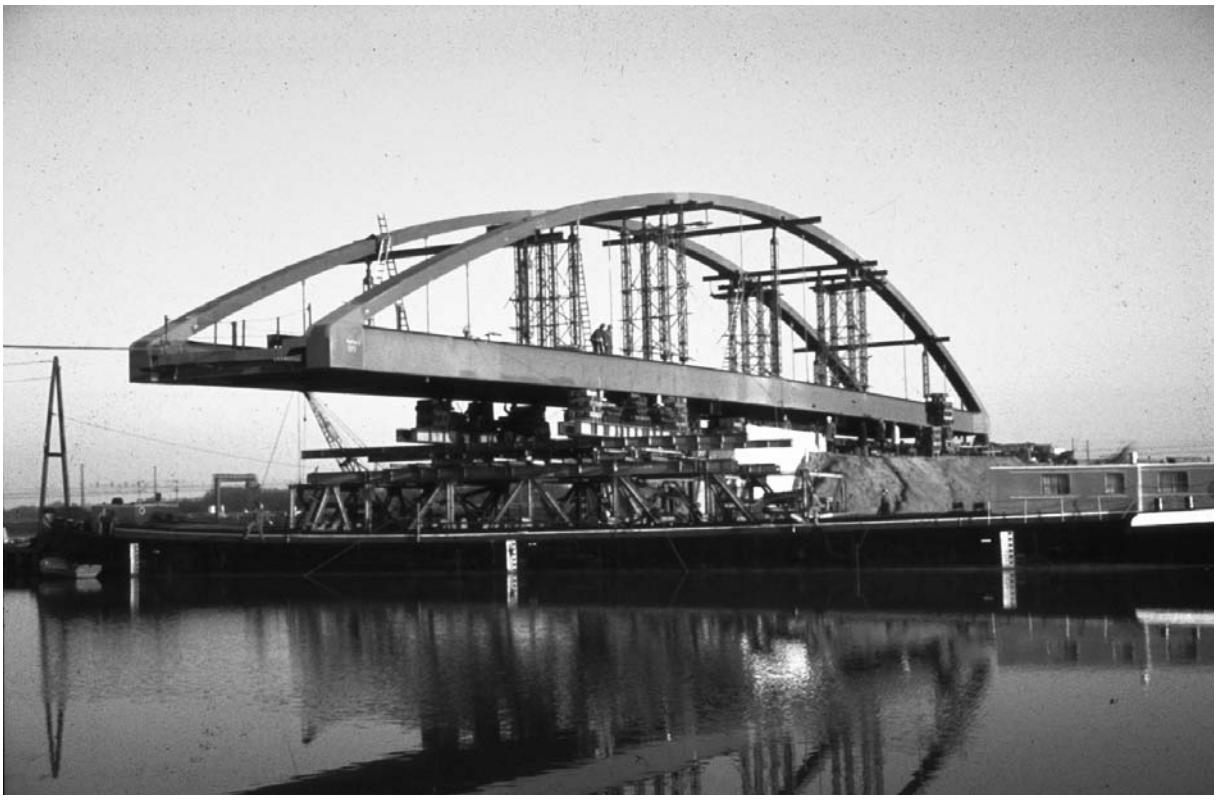
Für die Beschaffung und Überlassung von Fotos danken wir Walter Struß, Horst Siele,
Hans Böttcher, Bernhard Haentjes, Karl-Heinz Pfeiffer, Rolf Peter und dem Stadtarchiv Seelze.

Seelze im Februar 2003

Brückenbau in Lohnde:



1912 für Pferdefuhrwerke über die Leine



1976 für die Eisenbahn über den Mittellandkanal

Inhalt

Vorbemerkung 6

Der Lauf der Leine 7

Schifffahrt auf der Leine 9

Schifffahrt im Mittelalter

Schifffahrt in der Neuzeit

Dampfschifffahrt

Flößerei auf der Leine 14

Wassermühlen an der Leine 15

Die Leine im Jahre 1950 18

Der Fluss selbst

Jährliche Überschwemmungen

Menschenopfer der Leine

Mittellandkanal und Stichkanal nach Hannover-Linden 21

Bau der Kanäle im heutigen Seelzer Stadtgebiet 24

Dedensen und Gümmer

Lohnde

Seelze

Letter

Auswirkungen der Kanäle auf Seelze 28

Fähren und Brücken 30

Lohnde

Seelze

Letter

Fischerei 35

Die Pflanzenwelt am Kanal 1938 37

Literatur 38

Vorbemerkung

Etliche der Seelzer Ortschaften und auch die Landschaft innerhalb von Gesamt-Seelze werden geprägt durch Wasserwege. Da sind zunächst einmal die Leine sowie die künstlich angelegten Wasserstraßen des Mittellandkanals und des Stichkanals zum Hafen nach Hannover-Linden. Eine Besonderheit bildet dabei die Überquerung der Leine durch den Mittellandkanal in Seelze nahe der heutigen Chemiefabrik Honeywell (früher Riedel de Haën). Neben namenlosen Entwässerungsgräben gestalten auch kleinere Fließgewässer unsere Umgebung und unsere Tier- und Pflanzenwelt. Sei es die Lake im Osten von Letter und die von Harenberg in den Westen von Letter kommende Heierdieksbeeke, welche früher das Wasser für die letterschen Rottekuhlen (Flachsbearbeitung) lieferte, sei es die Fösse in der Gemarkung Velber, sei es die aus der Gemarkung Döteberg nach Seelze (am neuen Friedhof) fließende Bredenbeeke (Bröenbeeke) oder die aus dem Bereich Almhorst/Lohnde ebenfalls nach Seelze fließende Ochsenkampsriede (auch Beeke genannt), die unter Stichkanal und Bahnanlagen hinweg in den Bereich „vor den Specken“ und unter dem Gelände der chemischen Fabrik weitergeführt wird, seien es Kirchwehrener Landwehr, Haferriede und Möseke nahe Lathwehren, der Küstergraben in Kirchwehren, der Lohnder Bach (in Lohnde auch als Beeke bezeichnet) oder der Eslohbach südlich von Dedensen und vermutlich noch andere mehr.

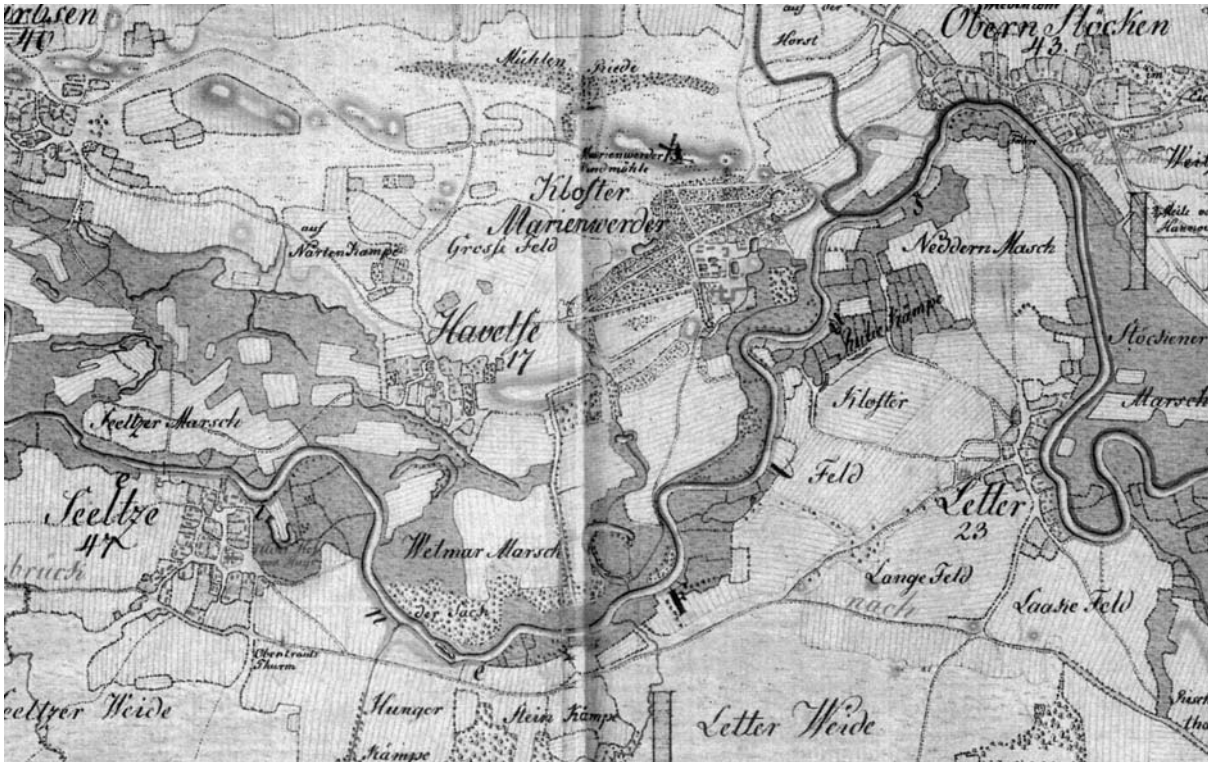
Manchmal sieht man diese kleinen Fließgewässer nicht. Bei dem Bau der 1847 in Betrieb genommenen Eisenbahnlinie und bei dem Bau des 1916 in Betrieb genom-menen Mittellandkanals sowie des Lindener Stichkanals wurden etliche unserer bis dahin ungehindert in die Leine fließenden Bäche verrohrt. Gleichwohl fließen sie unterirdisch in so genannten Dükern weiter ihren Weg und werden an anderen Stellen wieder sichtbar. Manchmal zu unserer Überraschung, wenn wir uns fragen: „Wo kommt denn dieser kleine Bach wohl her?“

In einem solchen Dükerrohr wird der Lohnder Bach unter dem Mittellandkanal hindurchgeführt.

Der Lauf der Leine

Die zum Stromgebiet der Weser gehörende Leine hat eine Gesamtlänge von der Quelle nördlich von Leinefelden im thüringischen Eichsfeld bis zur Einmündung in die Aller nördlich von Schwarmstedt von 279 Kilometern. Die heutige schiffbare Länge beträgt 112 km im Unterlauf. Die Schiffbarkeit ist jedoch nur noch von Bedeutung für die Sport- und Freizeitschifferei.

Eine große Veränderung in ihrem Lauf hat die Leine vor langer Zeit in unserem Bereich erfahren. Der Hauptarm der Leine floß ursprünglich nicht wie heute nach Westen sondern vielmehr an Hannover vorbei nach Norden. (In ihrem ehemaligen Bett nördlich von Hannover fließt heute die Wietze zur Entwässerung der bis dahin von der Leine fortgeschafften Wassermengen in Richtung Winsen/Aller). Erst als sich als Folge der letzten Eiszeit vor etwa 12.000 bis 10.000 Jahren Sandaufschüttungen und Dünen im Bereich der heutigen Stadt Hannover (z. B. Emmerberg, Schneiderberg, Windmühlenberg [am Opernhaus], Lärchenberg [Lärchenstraße in der Oststadt] und im Bereich der Brühlstraße) wie ein Sperrriegel vor die Leine legten, wurde diese gezwungen, ihren Lauf zu ändern. Sie wendete sich in zahlreichen Windungen ausladend nach Westen in Richtung der heutigen Stadt Neustadt am Rübenberge. Dabei grub sie sich ihr neues Flußbett nicht mühsam in den Calenberger Lößboden sondern auf leichtere Art und Weise in den Sandboden der Geest nördlich des heutigen Mittellandkanals. Die Leine beschränkte sich dabei nicht auf nur ein einziges Flussbett. Wenn damals z.B. bedingt durch häufige Hochwasser der Flusslauf durch angeschwemmte Bäume oder durch Eisgang versperrt wurde, bildete sich bald eine neuer Nebenarm, wie z.B. der heutige Altarm bei der „Niedermühle“ in Seelze oder auch eine kleine Insel wie bei Lohnde der Füllenwerder, auch Lohnder Wall genannt (siehe Karte auf S. 19 in Heft 4 der Seelzer Geschichtsblätter 1990).



Leinelandschaft ohne Kanal und Eisenbahn (nach der Kurhannoverschen Landesaufnahme 1781).

Im Laufe der Zeit wurden diese Nebenarme sehr hinderlich für Schifffahrt und Flö-ßerei auf der Leine. Etliche davon wurden mittels neuer Durchstiche (Flussbegra-digungen) durch Menschenhand abgeschnitten; wohl auch um mehr Flächen für die Landwirtschaft zu gewinnen. Über Veränderungen im Lauf der Leine berichtet ausführlich die Lohnder Ortschronik ab Seite 247.

Der Lauf der Leine wurde außerdem auch aus anderen Gründen künstlich verändert, wenn es unseren Vorfahren zweckmäßig erschien. Im Jahre 1626 hatte sich z. B. die Leine durch Hochwasser ein neues Bett bis dicht vor das Kloster Marienwerder nördlich von Letter geschaffen. Diese große Gefahr für das Klostergebäude wurde auf Anordnung des Wolfenbütteler Herzogs Friedrich Ulrich dadurch beseitigt, dass in der Gemarkung Letter ein neues Bett für die Leine gegraben wurde; so wie es heute noch ist. Den früheren Verlauf der Leine kann man noch gut in dem um das Kloster gelegenen von Hinüberschen Landschaftspark unterhalb des Hexenturms erkennen. Das ehemals zu Letter gehörende Quantelholz liegt seitdem nördlich der Leine auf hannoverschem Gebiet. Näheres ist nachzulesen in „Der geplante Leinedurchstich bei Letter“ von Norbert Saul ab S. 20 in Heft 6 der Seelzer Geschichtsblätter 1991.

Durch die Strömungsgeschwindigkeit der Leine, durch mehrere Hochwasser jährlich und durch Eisgang brachte der oft ungebärdige Fluss erhebliche Gefahren mit sich für die an seinem Ufer wohnenden Menschen und auch für die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die lebenswichtige Ernährungsgrundlage der damaligen Bevölkerung. In den zahlreichen Flussschlingen kam es an deren Außenseiten, dem Prall-ufer, immer wieder zu Landabbrüchen. Besonders in Letter war das Gebiet am Ende der heutigen Engelkestraße stark gefährdet. Gebäude drohten weggerissen zu werden. Die Bauern mussten z.T. Abgaben an ihre Grundherrschaft für Flächen ablie-fern, die längst in der Leine versunken waren.

Im Gegensatz zu den vorgenannten Rettungsmaßnahmen für das Kloster Marienwerder wurden die dringenden Bitten der letterschen Bevölkerung um wirksame Hilfe durch Herstellen von Leinedurchstichen letztlich nicht erhört. Es wurde im 18. Jahrhundert (Jh.) viel verhandelt, Uferabbrüche und Flächenverluste wurden vermessen, doch Geld oder Hilfe wurden von der Obrigkeit nicht gewährt und die Bevölkerung mit ihren Problemen allein gelassen. Dieses kann ausführlich nachgelesen werden in dem in Heft 6 der Seelzer Geschichtsblätter 1991 abgedruckten Bericht von Wolfgang Mathyl und Norbert Saul „Die Leine bei Letter“.

Der heutige Lauf der Leine vor dem Kloster Marienwerder.

Schifffahrt auf der Leine

Alte Urkunden berichten davon, dass Karl der Große (768 - 814) ursprünglich die Absicht gehabt haben soll, die Stadt Elze an der Leine zum Bischofssitz zu machen. Grund dafür soll ein dort vorhandener Übergang über die Leine gewesen sein (vermutlich eine Furt) und die Befahrbarkeit des Flusses für Schiffe, die aus Friesland kamen und leineaufwärts bis nach Elze fuhren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass zu jener Zeit relativ kleine Kähne ausreichten um die wenigen Produkte eines nur gering entwickelten Handels zu befördern. Die Flüsse waren seinerzeit gegenüber den schlechten, unbefestigten und unsicheren Landwegen deutlich bessere Verkehrswege.

Schifffahrt im Mittelalter

Mit dem seit etwa dem 12. Jh. durch das Wachsen der Städte ansteigenden Handel wurde an der Leine die Stadt Hannover Handelsplatz (Stapelrecht) und wegen der dadurch benötigten größeren Kähne zugleich auch Endpunkt der Schifffahrt auf der Leine in Richtung Oberlauf. Aus der „Stadtrechtsurkunde“ für Hannover von 1241 ergibt sich, dass bereits zu dieser Zeit hochwertiges Tuch aus Flandern mit Kähnen auf der Leine nach Hannover gebracht wurde. Über den Handelsplatz Hannover wurden mit Kähnen auf der Leine und weiter über Aller und Weser z.B. Getreide für Amsterdam und Schafwolle für die Textilverarbeitung in Westeuropa transportiert.

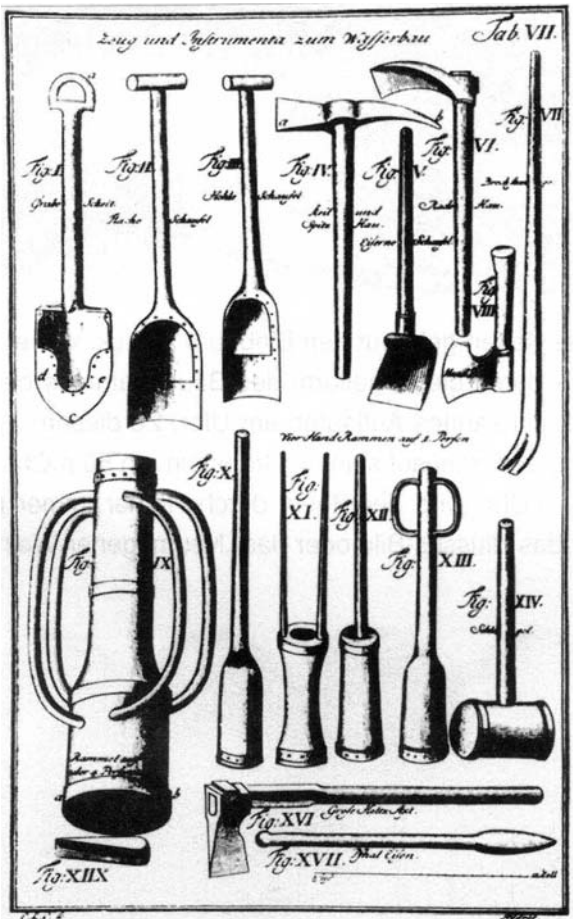
Die aufstrebenden Städte versuchten, sich den Handel als gute Einnahmequelle gegenseitig durch landesherrliche Privilegien abspenstig zu machen und die Waren über ihren eigenen Handelsplatz umschlagen zu lassen.

Voraussetzungen für einen reibungslosen Handel waren nicht nur die genannten Privilegien sondern auch Ausbau- und Regulierungsarbeiten an der Leine. Es mussten z.B. Vorkehrungen dafür getroffen werden, dass der Fluss genügend Wasser führte und es nicht wegen zahlreicher Nebenarme zu Niedrigwasser kam. Diesen Arbeiten standen zunächst die Lüneburgischen Erbfolgekriege entgegen (1372 - 1388 zwischen Kaiser Karl IV. und dem braunschweigischen Welfenhaus).

Auch ein Streit der Stadt Hannover mit der an der unteren Leine ansässigen, sehr begüterten Familie von Mandelsloh verzögerte die Flussausbauarbeiten. Zu solchen gehörten, das Bett der Leine auszuräumen, wo dieses nötig war und für die Schifffahrt hinderliche Mühlen aufzukaufen, Schleusen zu errichten und die zum Zie-hen der Kähne flussaufwärts nötigen Lein- oder Treidelpfade anzulegen und die dabei störenden Bäume und Sträucher zu entfernen oder kurz zu halten.

Die Frachtgüter wurden auf Kähnen befördert, die nur selten über Segel und schon gar nicht über einen „Motor“ verfügten. Flussabwärts fuhren die Kähne mit dem Strom. Flussaufwärts mussten sie von Menschen oder Pferden gegen den Strom getreidelt, d.h. mit Leinen vom Ufer aus gezogen werden. Das war nicht nur eine schwere, mühsame sondern auch eine gefährliche Arbeit für die Schiffer. Es gab zu der Zeit nur wenige befestigte Uferzonen und jederzeit konnte ein Teil des Ufers in den Fluss stürzen und die Leute oder Pferde mit sich reißen. In Heft 4 der Seelzer Geschichtsblätter (1990) hat Elfriede Hengstmann-Deppe (auf den Seiten 24/25) ausführlich und anschaulich berichtet über das Treideln und über die dabei zwischen den Schiffern und den Eigentümern/Nutzern der an die Leine grenzenden Ländereien aufgetretenen Streitigkeiten.

Über die Umstände einer schiffbaren Nutzung der Leine gegen Ende des 14. Jh. berichtet A. Peters 1913 in „Die Geschichte der Schiffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618“:



„Zeug und Instrumente zum Wasserbau“

Mit den Mühlenbesitzern, den v. Mandelsloh, v. Mahrenholz, v. Grindau und dem Kloster Mariensee, vereinbarte Hannover, daß die Wehre bei ihren Mühlen den Schiffern jederzeit geöffnet werden sollten. Dabei soll der Wasserweg, den Eberhard v. Mahrenholz durch sein Wehr bei Bothmer herstellen wird, so breit sein, daß die Bürger von Hannover und alle diejenigen, die zwischen Bremen und Hannover zu- und abfahren, mit „Eichen“ und Schiffen, wie sie auf der Aller zu verkehren pflegen, bequem hindurch fahren können.

Es gab viel Streit um die Schifffahrt auf der Leine, sowohl durch andere konkurrierende Handelsstädte wie Braunschweig, Celle und Lüneburg, als auch durch die zahlreichen kleineren und größeren Herrschaften, die über ihre jeweiligen Territorien eifersüchtig wachten und immer bestrebt waren, ihre Einnahmen zu verbessern, z.B. durch Zölle für den Schiffsverkehr durch ihr Gebiet. Je nach den politischen Verhältnissen und den von den jeweils in den welfischen Fürstentümern Lüneburg (dazu gehörte Celle), Braunschweig-Wolfenbüttel und Calenberg (dazu gehörte Hannover) Regierenden erteilten Privilegien florierte die Schifffahrt auf der Leine oder auch nicht.

Über den Umfang der Leineschifffahrt bis zur ersten Hälfte des 15. Jh. liegen kaum Unterlagen vor. Erst aus dem vom Rat der Stadt Hannover seit 1481 geführten Lohnregister sind nähere Einzelheiten zu erfahren. Daraus ist auch zu entnehmen, dass erhebliche Kosten z.B. für Ausbesserungen von Schleusen entstanden. Da diese Ausbesserungen nicht ausreichten, wurden z.B. 1506 neue Schleusen bei Marienwerder, Lohnde und Neustadt für viel Geld gebaut.

Schifffahrt in der Neuzeit

Über den danach durchgeführten Schiffsverkehr auf der Leine berichtet A. Peters:

Von Hannover wurden [ab 1507] *Roggen, Weizen, Gerste, Mehl und Malz zu Schiff ausgeführt. Nur in ganz geringen Mengen begegnen daneben Bier, trockene Tonnen und ein halber Wollsack in der Ausfuhr. Die Einfuhr gestaltete sich mannigfaltiger. Es wurden eingeführt Butter und Käse, Leder und Häute, Tuche, von denen besonders die aus Leyden interessieren, Pech sowie Fische, Hering und Stockfisch. Von anderen Fischarten werden noch Schollen und trockener Fisch genannt.*

Zu jener Zeit gingen etwa 30 Schiffe jährlich von Hannover auf die Reise. Hierbei handelte es sich wegen der bei der Leineschifffahrt vorhandenen Schwierigkeiten, wie z.B. den vielen Flusswindungen, die ein Segeln kaum zuließen oder der geringen Strömungsgeschwindigkeit, die flussabwärts das Führen des Ruders sehr erschwerte, nur um kleinere Fahrzeuge. Diese Schiffe gehörten Bremer Schiffern und wurden von ihnen auch geführt. Zum Treideln flussaufwärts wurden sowohl in der

Nähe der Leine wohnende Tagelöhner als auch Pferde eingesetzt. Es wurden zwischen 30 und 40 Linienzieher zum Treideln einer „ Mast“ benötigt. Eine Mast bestand aus drei unterschiedlichen Schiffstypen: dem „Bock“, der ca. 35 m lang und 2,5 m im Boden breit war, dem „Hintergang“ mit einer Länge von ca. 32 m und einer Bodenbreite von 2 m und dem „Bullen“ mit ca. 23 m Länge und 1,30 m Bodenbreite. Alle drei Schiffstypen konnten alleine fahren, doch wurden sie bevorzugt für die Fahrt stromaufwärts hintereinander gehängt und ergaben eine Mast. Diese konnte rd. 126 Tonnen Fracht befördern (57t + 52 t + 17 t — 1 Tonne = 20 Zentner).

Nur wenige Jahre nach dem Aufblühen des Schiffshandels auf der Leine im Jahre 1507 gelang es der Stadt Celle, den gesamten Handel auf der Aller unter ihre allei-nige Herrschaft zu bringen. Dadurch war den Hannoveranern der Weg nach Bremen versperrt und die Schifffahrt auf der Leine musste eingestellt werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Leineschifffahrt nie dauerhaft und vollständig zum Erliegen gekommen ist. Da war zum einen der Schiffsverkehr zur Versorgung der Stadt Hannover mit dem Brennstoff Torf, was aber auch über den Schiffgraben geschah. Der Schiffgraben, heute eine vielbefahrene Autostraße in Hannover, diente seit 1365 als Schiffsverbindung zu den östlich von Hannover gelegenen Moorgebieten. Aus den Akten ist außerdem zu ersehen, dass z.B. 1689 Bemühungen zur Förderung des Schiffsverkehrs auf der Leine angestellt wurden.

In der Zwischenzeit hatte sich der Transport von Handelsgütern auf dem Landwege ausgeweitet. Die Bauweise der Frachtwagen wurde zweckmäßiger. Das Kummet-geschirr löste das Joch ab, die Kräfte der Zugtiere konnten dadurch besser genutzt werden. Die Belastbarkeit der Wagen wurde gesteigert. Dadurch verbilligte sich der Landhandelsverkehr und das führte zu Einbußen der Binnenschiffer. Trotzdem fuhren etwa Mitte des 18. Jahrhunderts verstärkt wieder Schiffe auf der Leine

Dieses Foto von der Klappenburg-Fähre Stöcken und das Titelfoto machen deutlich, daß die Frachtschiffe auf der Leine nur bescheidene Abmessungen haben durften.

über Aller und Weser nach Bremen. Gegen Ende des 18. Jh. wurden von Bremen über die Leine nach Hannover jährlich für über 340.000 Taler Waren transportiert. (Zu jener Zeit erhielten Handwerksgesellen einen Jahreslohn von etwa 80 bis 100 Talern.)

Wasserbauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Leineschifffahrt waren offenbar auf Grund des nicht besonders hohen Vekehrsaufkommens kaum nötig. 1816 kamen etwa 30 Schiffszüge nach Hannover; 1824 waren es nur 8 und 1831 wieder 33.

Etwa in der Zeit von 1830 bis 1850 lebte die Leineschifffahrt von zwei unterschiedlichen Interessentengruppen. Die eine Gruppe lieferte rd. 90% des Transportgutes; das waren die Firma Egestorff, die Königliche Bergwarenhandlung und zwei hannoversche Getreidehändler. Die Bergwarenhandlung verschiffte in den 1830er Jahren über die Leine durch-

schnittlich 10.000 Zentner an Blei, Braunstein (techn. Bezeichnung für Manganoxydmineralien und deren Gemenge) und Vitriol (veraltete Bezeichnung für die kristallwasserhaltigen Sulfate der Metalle Kupfer, Eisen und Zink). Die Firma Egestorff ließ 24.000 Zentner Kalk und die beiden Getreidehändler rd. 13.500 Zentner Korn über die Leine nach Bremen transportieren.

Kleinere Kaufleute und Spediteure beförderten die restlichen 10% des Transportgutes. Von diesen wurden zumeist in kleinen Mengen Steine, Glas, Linnen, Ölkuchen, Töpferware, Borke und andere Kaufmannsgüter transportiert im Umfang von rd. 4.000 Zentnern jährlich.

Ständig gab es Streit zwischen den Großauflieferern und der Gruppe der Händler mit nur geringem Frachtgutaufkommen. Die Gruppe der kleinen Händler und Spediteure forderte für Hannover die Einrichtung der Reiheschifffahrtsordnung wie sie in Bremen bestand. Eine solche Ordnung machte die Schifffahrt für die „Kleinen“ berechenbarer und wirtschaftlicher weil die Schiffe in der Reihenfolge ihrer Ankunft mit Fracht versehen wurden und nicht wochenlang auf volle Ladung warten mussten. In Hannover scheiterte die Einführung der Reiheschifffahrtsordnung oder einer ihr ähnlichen Regelung am Widerstand der wenigen großen Versender, die vom Magistrat unterstützt wurden. Wie immer in solchen Fällen setzten sich die finanzstärkeren Großauflieferer in jahrelangen Auseinandersetzungen — auch gegenüber dem Königlichen Ministerium des Handels und der Finanzen durch — und die „Kleinen“ blieben auf der Strecke, d.h. ein Großteil der Schiffseigner musste aufgeben und die „Großen“ transportierten ihre Waren mit eigenen Schiffen.

Dampfschifffahrt

Im 19. Jh. verkehrten auch Dampfschiffe von Hannover nach Bremen auf der Leine. Dieses war jedoch wegen der vielen Flusswindungen und Sandbänke sowie wegen des für eine Dampfschifffahrt schlechten Zustandes der Leine mit großen Schwierigkeiten verbunden. Um die Möglichkeiten für einen Dampfschifffahrtsbetrieb auf der Leine zu prüfen, fuhr im April 1881 der Dampfer „Sylt“ mit zwei nur wenig beladenen Schleppkähnen von Bremen nach Hannover. Dafür benötigte er 36 Stunden; die Talfahrt dauerte rd. 24 Stunden; die normalen Kähne brauchten dafür 96 Stunden (vier Tage).

Einen weiteren Versuch, Frachten mit einem Dampfschiff auf der Leine zu befördern, unter-

Leineschleifen bei Letter und Stöcken.
War der Frachttransport auf der Leine in früheren Jahrhunderten auch bequemer als mit Pferd und Wagen auf schlechten „Straßen“, so war er doch mit großen Umwegen verbunden.

nahm ab 1887 der Binnenschiffer Heinrich Döhling aus Morsum (nahe Verden). Er ließ ein hölzernes Dampfschiff, die „Leine“, für 80 Tonnen Tragkraft mit Heckschaufelrad bauen, welches durch die Dampfmaschine einer Lokomotive ange-trieben wurde. Döhling kam mit seinem Schiff viermal nach Hannover. Im Jahre 1897 wurde das Schiff abgewrackt; es war zu schwach gebaut und wies schwere Schäden auf. Ein letzter Versuch mit einem Dampfschiff im Mai 1907 bestätigte, dass Dampfschiffe nur dann auf der Leine fahren können, wenn diese dafür umfangreich ausgebaut wird. Letzeres ist jedoch wegen Geldmangel unterblieben. Anders als zum Beispiel auf dem Rhein, der Donau oder der Elbe, ist das Dampfschiff auf der Leine keine Konkurrenz für das Treideln geworden. Auf den großen Flüssen bewirkten dagegen die maschinenmäßig ständig verstärkten Dampfschiffe ab 1850 das Ende der Treidel- und der Segelschifffahrt

Bemühungen um eine Verbesserung und Verbilligung des Transports auf der Leine blieben erfolglos. Inzwischen war als großer Konkurrent des Wassertransportes die Eisenbahn (Hannover-Nienburg / Minden 1847) gebaut worden, die besonders günstige Frachttarife anbot.

Das war das Ende des Frachtverkehrs auf der Leine in Richtung Bremen. Doch nicht nur die Preise sondern auch der Zustand der Leine hatten dazu geführt. Der Fluss befand sich in einem schlecht schiffbaren Zustand. Sandbänke und Untiefen erschwerten die Schifffahrt. Vom Ufer her über das Wasser ragende Bäume, sowie im Wasser treibende Baumstämme und Pfähle sorgten zusätzlich für Gefahren. So war es mit der Frachtschifffahrt auf der Leine gegen Ende des 19. Jh. zu Ende. Daran änderten auch nichts die 1919 nochmals aufgenommenen Bemühungen, die Leineschifffahrt durch geeignete wasserbauliche Maßnahmen wieder in Gang zu bringen. Die Kosten dafür waren zu hoch und die Konkurrenz durch Eisenbahn und durch den 1916 in Betrieb genommenen Mittellandkanal war zu groß. So wird die Leine heute nur noch gelegentlich durch Freizeitsportler genutzt zu Ausflügen mit dem Paddelboot oder mit kleinen Motorbooten. Dabei müssen sie jedoch im Bereich von Letter/Seelze lange Strecken ausschließlich auf Steilufer schauen.

Auch zum Feuerlöschen wurde das Wasser der Leine gebraucht, jedenfalls als entsprechende Pumpen zur Verfügung standen. Hier die Werksfeuerwehr der chemischen Fabrik de Haën um 1910.

Flößerei auf der Leine

Wie auf allen Flüssen und größeren Bächen wurde die Flößerei auch auf der Leine seit dem ausgehenden Mittelalter betrieben. Mindestens seit der Mitte des 16. Jh. kam Holz aus den die obere Leine und ihren Nebenfluss Innerste umgebenden Wäldern per Floß nach Hannover. Für den fürstlichen Hof und die Bevölkerung in Hannover kam auf diese Weise Brennholz von 1680 bis 1828 aus dem Solling in die Stadt. Danach kam dieses aus den Wäldern in der Gegend um Alfeld auf demselben Wege nach Hannover. Dieses Scheit- und Knüppelholz in Längen von bis zu drei Metern wurde getriftet; d.h. nicht zu einem Floß verbunden sondern in einzelnen Stücken ins Wasser geworfen. Das Triftholz wurde zumeist ein Jahr bevor es die Reise auf der Leine antrat, gefällt um die Schwimmfähigkeit zu verbessern. Insbesondere das Laubholz musste durch Trocknung schwimmfähig gemacht werden. Das galt im übrigen um so mehr für das in Flößen zusammengebundene Holz.

Bei ausreichendem Wasserstand, der auch durch die Anlage eines Wasserstaubeckens im Quellbereich, den sogenannten Schwemmweiler, hergestellt werden konnte, wurde das gesamte Triftholz in den Fluss geworfen. Zuvor waren die Anwohner der Leine in ihren Städten und Dörfern von der Obrigkeit aufgefordert worden, das Gewässer und die Ufer instand zu setzen damit das Triftholz reibungslos passieren konnte. Der Weg des Holzes wurde von vielen Hilfskräften verfolgt. Dadurch sollte verhindert werden, dass sich Holz im Ufergetrüpp verfing oder gestohlen wurde.

Das insbesondere in der wachsenden Stadt Hannover in großen Mengen benötigte Bauholz wurde durch die zunächst von Ästen und Rinde befreiten Baumstämme, die zu Flößen zusammengebunden wurden, über die Leine preisgünstig von Flößern nach Hannover geführt. Später wurde auch bereits bearbeitetes Holz (Balken, Bohlen und dicke Bretter) als Floß auf die Reise gebracht. Diese Flößerei war wegen der oft unberechenbaren Flussverhältnisse bei jedem Wind und Wetter für den Floßführer und seine Helfer eine mühsame und oft lebensgefährliche Arbeit.

Erste Voraussetzung für das Flößen war eine ausreichende Wassertiefe. War diese zu gering, wurde versucht, nach dem Ende des Winters die Flöße mit dem Schmelz- wasser fahren zu lassen. In anderen Fällen wurde der Wasserlauf durch Einbau eines oder mehrerer Wehre — oft verbunden mit einer Wassermühle — aufgestaut. Breite und Länge der Flöße musste sich immer nach den zu passierenden Wehren richten. Die auf der Leine umfangreich betriebene Flößerei fand zumeist vom Herbst bis zum Frühjahr statt bei günstiger Witterung, mit Ausnahme der Monate Dezember bis Februar wegen des Eisgangs.

Im 17. Jh. wurden zeitweilig pro Jahr 20.000 cbm Holz als Flöße über die Leine transportiert. Besonders große Mengen an Tannenholzflößen schwammen 1704 die Leine talwärts zum Ausbau von Herrenhausen. Sobald in Hannover Holz angekommen war, wurde es östlich des jetzigen Waterlooplatzes gelagert, wahrscheinlich dort, wo sich heute der Holzmarkt befindet. Im ersten Drittel des 19. Jh. gingen über Hannover flussabwärts — also an unserer heutigen Stadt Seelze vorbei — jährlich noch etwas mehr als 20 Flöße, zumeist mit Langholz für den Schiffbau in Richtung Bremen. Nachdem der Holztransport durch die Eisenbahn einfacher und vor allem preiswerter geworden war, endete die Flößerei auf der Leine in den 1870er Jahren.

Abbildung rechts:
Handskizze (1687) eines Schleusentores, das von einem Langholzfloß (rechts) passiert wird.

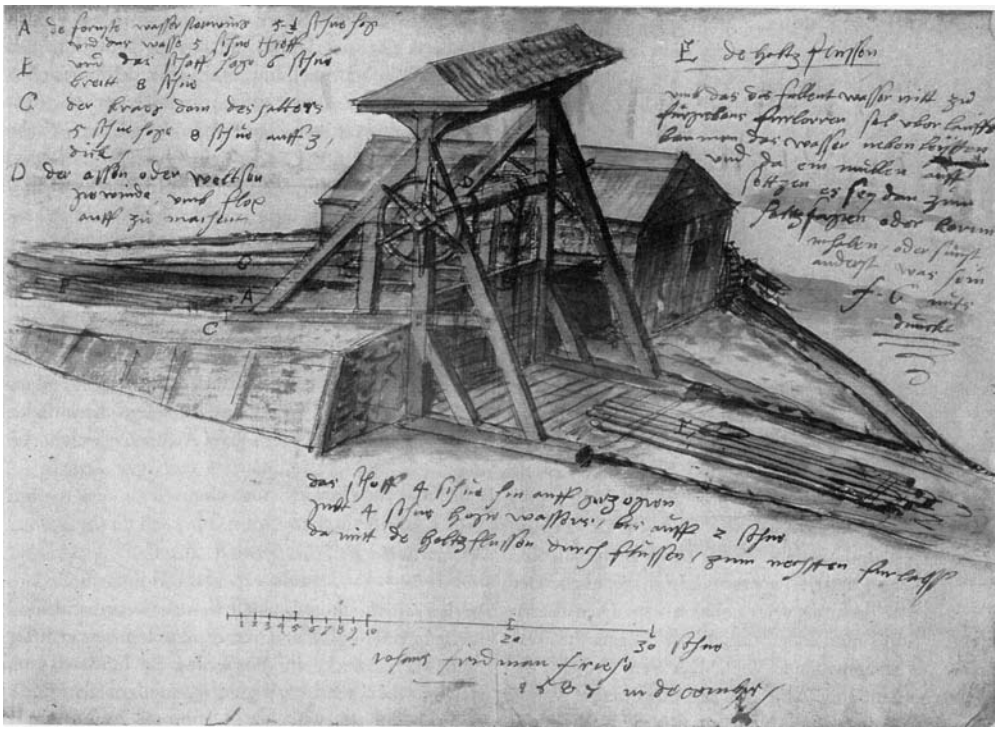
Wassermühlen an der Leine

Schon in früher Zeit haben Menschen das fließende Wasser von Bächen und Flüssen auch dazu genutzt, Mühlen zu betreiben. Das ursprünglich mühsame Mahlen des Getreides mit Hilfe von steinernen Handmühlen wurde vor etwa 2000 Jahren deutlich verbessert, als man im römischen Reich begann, sich der Wasserkraft zu bedienen und die Mühlsteine mit Hilfe eines unterschlächtigen (d.h. durch Wasser von unten angetriebenen) Wasserrades in Bewegung setzte. Wir können davon ausgehen, dass diese Technik durch die vielfältigen Handelsbeziehungen zwischen Römern und Germanen auch bald in unserem Bereich bekannt wurde.

Es gibt eindeutige Belege darüber, dass bereits im frühen Mittelalter im heutigen Seelzer Gebiet Wassermühlen an der Leine betrieben wurden. Heute deuten darauf noch alte Flurbezeichnungen hin wie z.B. „Hinter der Niedermühle“ in Seelze oder „Müllerwiese“ und die Straßenbezeichnung „Möllerkamp“ in Letter, obwohl für diesen Ortsteil hinsichtlich einer Wassermühle noch keine weiteren Nachforschungen angestellt worden sind.

Der Festschrift „Zur Ortsgeschichte von Lohnde“ zum 750-jährigen Jubiläum des Ortes aus dem Jahre 1992 ist folgende Urkundenbeschreibung zu entnehmen: Im Jahre 1270 übertragen die Edelherren von Plesse, Gottschalk und Ludolf, dem Kloster Loccum eine Mühle und vier Hufen Land zu Lohnde, frei von Abgaben an den Voigt. Diesen Besitz hatte zuvor „H. de Lon“ den Edelherren zurückgegeben *(Cal. UB., 3. Abt., S. 204, UK 319)*.

Eine weitere Urkunde aus dem Jahre 1456, berichtet uns, dass Herzog Wilhelm der Ältere von Braunschweig-Lüneburg mit den Klöstern Loccum und Marienwerder vereinbarte, dass die (Wasser-)Mühle des Klosters Loccum zu Lohnde eingehen und die weiter stromab gelegene Mühle des Klosters Marienwerder fortan beiden Klöstern gemeinsam gehören solle, damit so der in der Leineniederung den Dörfern Garbsen, Havelse, Lohnde und Ricklingen (Schloss Ricklingen) durch die Stauung der Leine vor beiden Mühlen entstandene Schaden künftig vermieden werden könne *(Cal.UB., 3. Abt., S. 491-493, UK 851).*



Die Geschichte der Lohnder Mühlen ist nachzulesen in „Lohnde, Ortsgeschichte Teil I“, 1982. Dabei erfahren wir auch, dass die Seelzer Mühle 1490 abgebrannt ist; sie wurde nicht wieder aufgebaut. Elfriede Hengstmann-Deppe hat ebenfalls und zwar in Heft 4 der Seelzer Geschichtsblätter 1990 ausführlich über die Geschichte der Lohnder/Seelzer Wassermühlen in anschaulicher Weise berichtet.

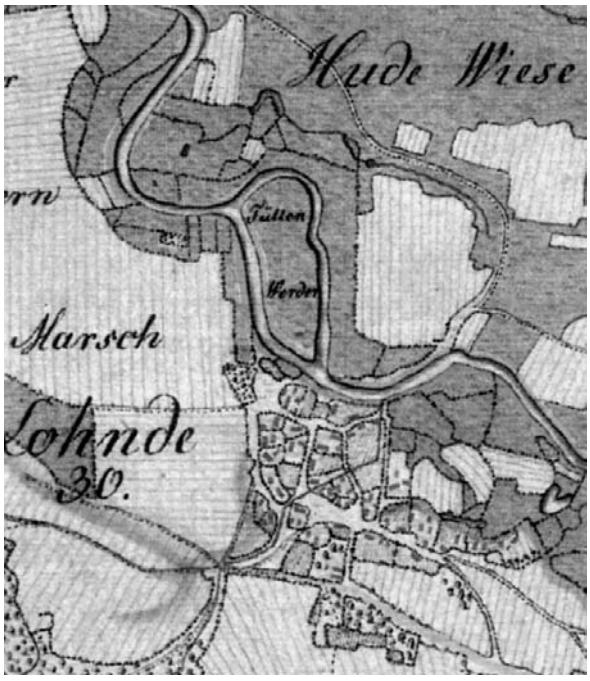
Im Mittelalter wurden in schriftlichen Urkunden nur besonders wichtige Angelegenheiten festgehalten. In dem von Heinz Koberg 1987 herausgegebenem Buch „Mühlen rund um Hannover“ ist nachzulesen, dass der Historiker Hans Ehlich aus Hagen bei Neustadt a. Rgb. in jahrzehntelanger Arbeit über die Mühlen an der Leine für den Seelzer Bereich folgende Daten zusammengetragen hat:

Um 1160: Der Bischof von Minden besitzt einen Hof und eine Mühle in Garbsen (Wassermühle an der Leine); 1215: Der Graf von Wölpe schenkt dem neuen Kloster Marienwerder eine Mühle in Neustadt; um 1215: Marienwerder erhält eine zweite Leinemühle, vermutlich am Ostufer der Leine bei Neustadt; 1270: Kloster Loccum besitzt eine Mühle bei Lohnde; 1456: Herzog Wilhelm der Ältere läßt eine der beiden Leinemühlen bei Lohnde abbrechen, die andere wird zu je einer Hälfte den Klöstern Loccum und Marienwerder zugesprochen; um 1500: Herzog Erich I verkauft die verbliebene Lohnder Mühle und bestimmt sie zur Zwangsmühle für das Amt Blumenau; 1590: an Stelle der verfallenen Leinemühle bei Marienwerder wird die Windmühle bei Garbsen errichtet; 1636: die Lohnder Mühle kann wegen des 30jährigen Krieges nicht repariert werden. 1698: die Leinemühlen können wegen Hochwassers nicht mahlen.

Heinz Koberg berichtet weiter, dass Ehlich außerdem folgendes herausgefunden habe:
Zu den Leinemühlen der frühesten Zeit gehören auch die Schiffsmühlen. Sie sind bei Mandelsloh und Seelze nachgewiesen.

Aus dem Umstand, dass in solchen Urkunden immer wieder die Wassermühlen an der Leine erwähnt werden, können wir ersehen, dass diese für die Eigentümer oder Nutzungsberechtigten einen bedeutsamen wirtschaftlichen Wert besaßen. Die Mühlen wurden an Müller verpachtet, die den Verpächtern einen guten Zins bezahlen mussten, den sie sich dann von denjenigen wieder holten, die ihr Korn in der Mühle mahlen ließen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es keine „freie Marktwirtschaft“ gab, sondern die Landleute je nach der Zugehörigkeit zu ihrem Ort in bestimmten Zeiten verpflichtet waren, ihr Korn ausschließlich in der von ihrer Obrigkeit dazu bestimmten Mühle (Zwangsmühle) mahlen zu lassen.

Das Betreiben einer Wassermühle setzt voraus, dass der Fluss oder Bach durch ein Wehr aufgestaut wird, um genügend Wasser zu haben um ein Mühlenrad antreiben zu können. Diese aus Holz errichteten Stauwehre wurden oft durch extreme Wasserstände, durch unterschiedlich schnelle Strömungen sowie durch



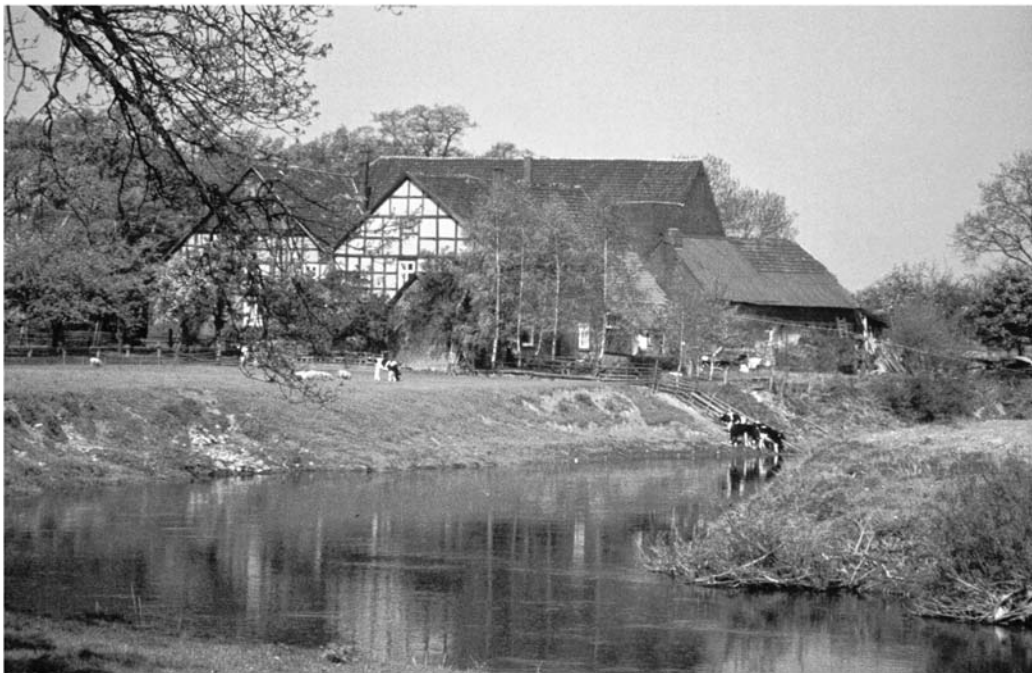
Der Füllenwerder bzw. Lohnder Wall nach der Kurhannoverschen Landesaufnahme 1781. Dort muß die Lohnder Wassermühle gestanden haben.

Eisgang und Frost erheblich beschädigt und mussten relativ häufig repariert werden. Die Kosten dafür mussten aus „öffentlichen Mitteln“ von dem zuständigen Amt, heute würde man sagen: von dem Landkreis bzw. der Regionalverwaltung getragen werden. Es gab jedoch nicht nur Schäden an den Mühlen selbst. Das aufgestaute Wasser führte durch zeitweilige Überflutung auch zu Schäden an den oberhalb gelegenen landwirtschaftlich genutzten Flächen, wie dieses deutlich wird aus der bereits für Lohnde zitierten Urkunde von 1456.

Besondere Probleme durch den Mühlenbetrieb ergaben sich für die Schifffahrt und die Flößerei. Aufgrund der in die Leine gebauten Stauwehre konnten Schiffe und Flöße nur dann an einer Wassermühle vorbei schwimmen, wenn das Wehr geöffnet wurde und das Schiff oder Floß mittels einer Schleuse die Mühle passieren konnte. Abgesehen von der durch das Öffnen des Wehrs ausgelösten Arbeit und Mühsal, gab es ständig Streit mit den Müllern, weil ihnen in der Zeit des Durchschleusens nicht genügend Wasser zum Betreiben ihrer Mühle zur Verfügung stand und sie dadurch Einnahmeverluste hatten. Teilweise versuchte man, dort wo es möglich war, um die Mühle herum einen Kanal für die Schiffe und Flöße zu graben.

Die Notwendigkeit häufiger und teurer Reparaturen an den Stauwehren und an den Mühlen blieb jedoch auch nach der Schaffung von Umgehungskanälen bestehen. Das kostete jedes Mal erhebliches Geld. Dieses war in der Zeit des 30-jährigen Krie- ges (1618 - 1648) nicht mehr vorhanden, und so verfiel die Lohnder Mühle immer mehr. Elfriede Hengstmann-Deppe berichtet dazu, dass die „Jahrhunderte währende Geschichte der Wassermühle in Lohnde“ mit deren Abriss im Jahre 1658 zu Ende gegangen ist.

Die beiden Wassermühlen in Lohnde/Seelze, über die immer wieder berichtet wird, befanden sich in Lohnde in der Nähe der heutigen Straße „Am Wall“ und in Seelze am Ende der heutigen Mühlenstraße, etwa dort, wo heute der Mittellandkanal die Leine in einem Trog überquert. (Kurz davor in derselben Straße, dort, wo sich jetzt die Kläranlage befindet, wurden im übrigen 1933/34 bei deren Bau die Spuren eines rd. 2000 Jahre alten Bohlenständerhauses gefunden.)



Die Leine beim Lohnder Wall.

Die Leine im Jahre 1950

von Rektor Jonas (aus dem Anhang zur Seelzer Chronik von Heinrich Wittmeyer)

Konrektor Heinrich Wittmeyer hat aus den von ihm gesammelten Unterlagen im Jahre 1950 eine „Kleine Chronik der Gemeinde Seelze“ erstellt. In einem Anhang dazu haben verschiedene Autoren, zumeist Kollegen und Kolleginnen von Heinrich Wittmeyer, besondere Gebiete der Seelzer Heimatgeschichte dargestellt. Dazu gehört auch der Bericht von Rektor Jonas, dessen Abschnitt A „Die Heimatlandschaft“, Kapitel III „Unsere Leine“ Grundlage war für die nachfolgenden Ausführungen.

Der Fluss selbst

Kommen wir heute [1950] *auf einer Wanderung durch Seelze, auf der uns der rauchende Schornsteinwald des chemischen Industriewerkes, das rollende Getöse auf unserem weiten Bahngelände und die gewerbliche Regsamkeit der mannigfaltigen Mittel- und Kleinbetriebe beeindruckt haben, an das Ufer der Leine, um hier unseren Gang fortzusetzen, dann können wir uns des Gefühls der Enttäuschung kaum erwehren. Das soll der Lebensnerv unserer Heimat sein? Wo sind die Fischer und Angler, die mit Netzen, Körben und Angeln die wohlschmeckende Beute aus ihrem feuchten Reich holen? Wo sind die Schiffe und Kähne, die wertvolle Fracht flußab- und flußaufwärts tragen? Wo ist das fröhliche Getümmel der Badenden, und wo sind die einladenden Rastplätze an den erfrischenden Flußufern zur warmen Sommerzeit?*

Heute, nachdem Hannover aus den städtischen Kläranlagen seine Schmutzwasser der Leine zuführt, sieht und hört man über den Wassern der Leine wohl Krähen krächzen und Möven kreischen und in den Wassern die Luftblasen des Sumpfgases aufsteigen, aber die Fische, wohlschmeckende Fische sucht man darin vergebens, und die Aale schmecken auch danach!

[Nach 1913 wurde die Leine unterhalb von Hannover immer mehr durch Gewerbeabwässer belastet und verjauchte in steigendem Maße.]

Leinehochwasser zwischen Seelze und Garbsen, vermutlich 1936: Trogbrücke des Mittellandkanals über die Leine.

Schifferkähne verschmähen den gewundenen Lauf der Leine, seitdem der gradlinige Kanal einen besseren Weg bietet. Badelustige wenden sich mit Abscheu von dem fettigen Schmutzwasser der Leine und wandern lieber zur schönen Badeanstalt am Kanal. Der Wegmüde und Rastsuchende wird durch den üblen Geruch des Leinewassers vom Ufer vertrieben.

Ja, heute ist die Leine im Vergleich zu früher ein recht langweiliger und durch die Schmutzwasser der hannoverschen Kläranlage ein sehr anrüchiger Fluß.

Jährliche Überschwemmungen

Bei einsetzender Schneeschmelze und anhaltendem Regen überstieg die Leine ihre Ufer. Dann bedeckte sie das teilweise 1 km breite Leinetal und füllte Tümpel, Teiche, Gräben und Seen.

[Am 13. Januar 1552 bringt z.B. ein nächtlicher Gewittersturm ein starkes Hochwasser. Am 1. Weihnachtstag 1601 überflutet ein mächtiges Leinehochwasser die Stadt Hannover und richtet großen Schaden an. Bereits am 2. September des Folgejahres wird Hannover erneut von einem Hochwasser heimgesucht. Alle solche Hochwasserfluten ergossen sich natürlich auch in das Seelzer Gebiet.]

Gefürchtet war das Übersteigen der gewöhnlichen Hochwassergrenze. Dann verursachte die Flut oft erheblichen Schaden. Die Leine hatte den Seelzern im Laufe der Zeit gezeigt, wieweit sie die Grenze ihrer Gerechtsame gezogen wissen wollte. Am 12. März 1881 stand bei Bauer Hengstmann Nr. 9 das Wasser 2 cm über der Erde; die Straße an der Junkernwiese stand völlig unter Wasser.

Nach dem Bau der Harzer Talsperren glaubte man, schädigende Überschwemmungen im Leinetal nicht mehr befürchten zu brauchen. Deshalb schrieb im Januar 1939 die Zeitung: „Schlimm wird es in Niedersachsen mit dem Hochwasser überhaupt nicht mehr werden; denn die Sösetalsperre kann eine noch so starke Schneeschmelze, verbunden mit den schlimmsten Regenfluten, voll und ganz schlucken. Ja, die Naturgewalt ist durch Menschenhand bezwungen.“

Die Antwort der Natur ließ nicht lange auf sich warten. Sie gab am 1. Dezember 1939 mit einem [glimpflich verlaufenden] *Hochwasser eine Vorwarnung. Danach ließ die Natur die Menschen einige Jahre im Glauben an ihre Überlegenheit.*

Leinehochwasser in Seelze, vermutlich 1930:
Die Junkernwiese (hier Blick vom Wehrberg) war seinerzeit eine tiefgelegene natürliche Überschwemmungsfläche der Leine und nicht, wie heute, durch einen Deich abgetrennt.

Das Jahr 1946 ist erst einen Monat alt. Schon seit 10 Tagen gießt es wie mit Eimern vom Himmel. Am Sonnabend, dem 9. Februar 1946, erreicht der Niederschlag eine Tageshöhe von 38 mm! Schneeschmelze und Dauerregen lassen das Leinewasser immer höher steigen. In dem Hof Garbe, Nr. 11, [Leinestraße] *hinter dem Gemeindehaus gelegen, steht das Hochwasser gegen 4 Uhr morgens hoch unter dem Bett des Bauern; die Kühe stehen im Stall bis an den Leib im Wasser.*

Die Flut bedeckt die Straße „An der Junkernwiese" vom Fuße der großen Eiche am Eingang zur Junkernwiese bis Behrens, dem ersten Haus auf dem Junkernhof. Das am tiefsten gelegene Haus Busse muß geräumt werden. Ein derartiges Hochwasser hatten die Anwohner der Leine seit über 100 Jahren (1841) nicht erlebt! Unermeßlicher Schaden ist angerichtet. Die Licht- und Gasleitungen sind beschädigt. Die Marschfelder sind abgespült, die Gärten völlig unbrauchbar geworden, Lauben und Geräte fortgeschwemmt. Die Lebensmittel in den Kellern sind ungenießbar geworden und Wohnungen durch die Wasserflut beschädigt. Und das alles in einer Zeit der größten Lebensmittel- und Wohnungsnot! [Flüchtlinge und Ausgebombte mußten zu Hunderten und Tausenden ein Unterkommen finden.]

Die auf dem Schützenplatz in Hannover aufgestapelten Benzinkanister der Engländer sind fortgespült und treiben auf der Flut dahin. In Seelze versuchen einige Wagehalsige, sie unter Lebensgefahr herauszufischen. Einige Glückliche ziehen mit der wertvollen Beute ab, [müssen sie aber bald wieder herausrücken].

Die Naturgewalt hatte fühlbar gezeigt, daß sie stärker ist als das klügste Menschenwerk.

Menschenopfer der Leine

Bei jedem Hochwasser der Leine muß eine Unmenge von Tieren ihr Leben lassen. Maulwürfe und Mäuse werden aus ihren Gängen in die Wasserfluten getrieben; Hasen versuchen dem anbrausenden Feinde zu entgehen, auch sie müssen sich schließlich den Fluten ergeben.

Aber von Zeit zu Zeit fordert die Leine auch Menschenopfer. Der *vierjährige Raker aus Günschen Hause nahe der früheren Conti, der am 27. September 1938 in der Leine ertrank, ist das jüngste, aber nicht das einzigste Opfer.*

Bei den Seelzern in guter Erinnerung ist auch das tragische Doppelopfer, das die Familie des Reichsbahnsekretärs Haars, Seelze, im letzten Weltkriegsjahr 1918 dem Leinehochwasser bringen mußte. Gleich hinter dem Wehrberge zwischen dem letzten Wohnhause und Bremers Wiese ragt aus einer Vertiefung ein großer Weidenbaum, der nur über das dünne Eis (Februar 1918) *hinweg zu erreichen ist. Nach diesem Weidenbaum will absolut der neunjährige Willi Haars gehen.*
[Er schlägt die Warnungen seiner zehnjährigen Schwester Liesbeth in den Wind. Willi bricht ins Eis ein, und bei dem Versuch, den Bruder zu retten, ertrinkt auch Liesbeth].

Dieses tragische Unglück soll uns dringende Mahnung sein, uns nicht leichtfertig auf dem Eise und im Wasser in Gefahr zu begeben. Diese Mahnung wird verstärkt durch die lange Totenliste der Opfer der Leine. Wir finden hier die Namen Bekedorf, Schlette, Flebbe und viele, viele andere.

In den Kirchenbüchern der ev.-luth.Kirchengemeide St. Martin ist verzeichnet, dass die Leine im Kirchspiel Seelze von 1755 bis 1852 insgesamt 21 Todesopfer gefordert hat.

Über Hochwasser und Überschwemmungen berichtet die Ortschronik Letter ab Seite 48 und ausführlich auch die Lohnder Chronik (mit Bildern) ab Seite 151.

Der Mittellandkanal und der Stichkanal nach Hannover-Linden

Im Bereich von Seelze gibt es nicht nur die bereits genannten Bäche und die Leine als natürliche Gewässer sondern auch von Menschenhand geschaffene künstliche Wasserwege: den Mittellandkanal und den Stichkanal zum Lindener Hafen. Solche künstlichen Wasserwege hat es bereits vor gut 5000 Jahren in Mesopotamien (historische Landschaft im heutigen Irak zwischen Euphrat und Tigris) und in Ägypten gegeben. Ein Versuch Karls des Großen, im Jahre 793 einen Kanal zwischen der Altmühl (zur Donau) und der Rezat in Schwaben (zum Rhein über Regnitz und Main) herstellen zu lassen, scheitert. Die zu steilen Böschungen rutschen nach starken Regenfällen wieder in den ausgehobenen Graben. Als erster benutzbarer Kanal wird 1398 für die Salzflotte von Lüneburg zur Beförderung des kostbaren Salzes nach Lübeck der Stecknitz-Kanal in Betrieb genommen. Dieser ist heute aufgegangen im Elbe-Lübeck-Kanal.

Nachdem das Problem der Überwindung von Höhenunterschieden durch den Bau von Kammerschleusen überwunden war, entstanden z.B. in Preußen ab dem 17. Jahrhundert ausgedehnte Kanalsysteme. Die Förderung der Binnenschifffahrt durch den Bau von Kanälen war stets ein wichtiges wirtschaftspolitisches Mittel, um z.B. in strukturschwachen Gebieten produzierendes Gewerbe anzusiedeln und um Waren und Güter billig zu Absatzmärkten zu befördern.

Bereits während der Franzosenzeit in Deutschland (Napoleon) zu Beginn des 19 Jh. wurden Überlegungen angestellt, einen Kanal vom Rhein zur Elbe zu bauen, der bei Holzminden die Weser erreichen und unterhalb von Magdeburg in die Elbe münden sollte. Mit dem Sturz Napoleons waren diese Planungen zunächst einmal vom Tisch.

Bau des Zweigkanals zum Lindener Hafen im Süden Seelzes (Hermannstal).

Der Kanalbau machte neue Brückenbauwerke notwendig. Hier die Brücke von Seelze zur Almhorster Straße 1912; im Vordergrund eine der Seelzer Rottekuhlen für die Flachsrotte.

Der Sturz Napoleons eröffnete den Siegern (vielen großen und kleinen Herrscherhäusern), die Möglichkeit, die zuvor von Napoleon neu geschaffenen meist großflächigen Länder (z.B. Königreich Westfalen), erneut ihren Interessen gemäß zu ordnen. Das geschah 1814/15 auf dem Wiener Kongreß. Dabei verzichtete Preußen auf sächsische Gebiete und erhielt als Entschädigung Westfalen und die Rheinprovinz. Preußen bestand also fortan aus zwei nicht direkt aneinander grenzenden Staatsgebieten mit wirtschaftlich und kirchlich unterschiedlichen Verhältnissen.

Wir können unterstellen, dass dieser Umstand erneut Überlegungen auslöste, eine Schifffahrtsverbindung zwischen Rhein und Elbe herzustellen um dadurch die beiden preußischen Staatsteile besser miteinander zu verbinden. Dazu verfasste 1856 ein „Kanal-Bau-Komitee“ im Auftrage der Industrie des Ruhrgebiets eine Denkschrift. Durch den neuen Kanal sollten die Industriezentren in Westfalen und in der Rheinprovinz verbunden werden mit den in Oberschlesien gelegenen Zulieferer- und Absatzgebieten und außerdem sollte die wachsende Bevölkerung in den westlichen Industriegebieten günstig mit Nahrungsmitteln versorgt werden. Das preußische Ministerium für Handel und Gewerbe griff diese Gedanken auf und ordnete 1863 die Aufnahme der Planungen für einen solchen Kanal an. Das Vorhaben kam jedoch nicht so recht in Gang aufgrund zahlreicher unterschiedlicher örtlicher Vorstellungen über die Streckenführung.

Der wirtschaftliche Aufschwung in Preußen, zu dem ab 1866 auch das ehemalige Königreich Hannover gehörte, führte in den „Gründerjahren“ aufgrund der von Frankreich an Deutschland nach dem verlorenen Krieg 1870/71 zu zahlenden Kriegsentschädigungen (Reparationen), zu einer Wiederbelebung der Kanalbauplanungen und ab 1877 zu ersten Beratungen darüber im Preußischen Landtag. Einflussreiche Gruppen, wie z.B. die Großgrundbesitzer in Ostdeutschland und auch schlesische Industrielle, waren gegen den Kanalbau. Sie fürchteten Konkurrenz aus dem Ausland und dem Ruhrgebiet. Es gelang der Regierung zwar, den Dortmund-Ems-Kanal 1892 bis 1899 bauen zu lassen und damit eine Schifffahrtsverbindung vom Ruhr-

Zwischen Seelze und Garbsen wird 1997 der Mittellandkanal bei der Leineüberquerung durch neue eine Trogstrecke erweitert.

gebiet nach Norden zum Emder Hafen herzustellen, doch wurde danach noch viele Jahre gegen den Bau einer Weiterführung zur Weser und Elbe gekämpft. So lehnte der Preußische Landtag 1894 und auch 1899 einen solchen Kanalbau ab. Erst 1904 stimmte dieser Landtag zu, den Dortmund-Ems-Kanal in Richtung Osten weiter zu verlängern; aber nur bis Hannover. Dieser mit Hilfe vieler ausländischer Arbeiter und ab 1914/1915 auch französischer Kriegsgefangener gebaute Kanal wurde bei Seelze zum ersten Mal am 24. 1. 1916, mitten im 1. Weltkrieg, von einem Schleppzug in Richtung Hannover befahren.

Im Herbst 1916 war der Kanal bei Hannover bis zum Brinker Hafen fertiggestellt. Der westlich vor Hannover bei Lohnde abzweigende Stichkanal zum Lindener Hafen wurde im April 1917 dem Verkehr nach dreijähriger Bauzeit übergeben.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Mittellandkanals war der von einem Dampfboot geschleppte Kahn mit 600 Tonnen Tragfähigkeit das gängige Transportmittel. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei etwa 5 km/h. Die Schleppschifffahrt hatte bereits 1829 auf dem Rhein begonnen und dehnte sich dann auch aus auf die später gebauten Schifffahrtskanäle. Bereits gegen Ende des 2. Weltkrieges (1945) neigte sich die Schleppschifffahrt ihrem Ende zu. Etwa ab 1948 bis 1960 wurde der Schleppzug weitgehend abgelöst durch einzeln fahrende Motorschiffe.

Aufgrund des geringen Eigengewichts des Binnenschiffes mit nur 350 Kilogramm pro Tonne beförderter Fracht (Lkw = rd. 600 - 700 Kilo; Eisenbahn = rd. 800 Kilo), ist der Energieverbrauch des Binnenschiffes bei vergleichbaren Transportleistungen um 20% niedriger als bei der Eisenbahn. Für den Lastentransport auf der Straße wird viermal soviel Energie verbraucht wie beim Transport mit dem Kanalschiff.

Der ursprünglich für ein Transportaufkommen von jährlich 4,5 Millionen Gütertonnen konzipierte Mittellandkanal dient heute zur Beförderung von 18 Millionen Tonnen pro Jahr. Einhergehend mit dieser Steigerung des Frachtaufkommens und der wirtschaftlich notwendigen Vergrößerung der Kanalschiffe, ist der Mittellandkanal seit 1965 durch Ausbaumaßnahmen u.a. von 33 auf 42 Meter verbreitert worden. Am eindrucksvollsten ist dieses seit einigen Jahren an der neuen Trogstrecke des Kanals über die Leine bei Seelze zu sehen. Heute können Großmotorschiffe mit bis zu 110 Meter Länge und 11,40 Meter Breite bei einem Tiefgang von 2,50 Metern den Mittellandkanal befahren.

Bau der Kanäle im heutigen Seelzer Stadtgebiet

Wie jede Großbaustelle zuvor: Bau der Eisenbahnlinie (1846 — 1847), Errichtung der chemischen Fabrik des Eugen de Haën (1900 — 1902) und Bau des Rangierbahnhofes in Seelze (1906 — 1909), so brachte auch der Bau des Mittellandkanals und des Lindener Stichkanals viel Unruhe, erhebliche Veränderungen und beträchtliche Eingriffe in die Landschaft mit sich und gestaltete das Landschaftsbild und die Orte deutlich um.

Dedensen und Gümmer

Als erstes erreichte der Kanal bei uns die Bereiche von Dedensen und Gümmer. Offenbar ist damals die Kanalbauverwaltung alsbald nach der positiven Entscheidung des Preußischen Landtags von 1904 recht zügig ans Werk gegangen. Die Planungen dürften bereits fertig in der Schublade gelegen haben. Jetzt ging es darum, den benötigten Grund und Boden für den Staat aufzukaufen. Die im April 2002 herausgegebene Ortschronik für Dedensen berichtet ab Seite 250, dass im Anschluss an die Kaufverhandlungen mit den örtlichen Grundstückseigentümern zwi-schen 1906 und 1910 die Vermessungsarbeiten im Dedenser Gebiet durchgeführt wurden. Danach wurden Straßen verlegt und der Bau der benötigten Brücken in Angriff genommen. Außerdem mussten die natürlichen Wasserläufe mittels Rohrleitungen — Düker genannt — unterhalb der Kanalsohle durchgeführt werden, damit sie weiterhin ihrer natürlichen Richtung — zumeist in die Leine — folgen konnten. Bei solch schwerwiegenden Eingriffen in die Natur können negative Auswirkungen z.B. für Gebäude durch veränderte Wasserführung nicht ausgeschlossen werden. Die Ortschronik Dedensen berichtet über entsprechende Ereignisse.

Lohnde

Zum Kanalbau in der angrenzenden Gemarkung Lohnde wird in der 1992 erschienenen „Ortsgeschichte Lohnde“ ab Seite 215 ausführlich berichtet. Dabei wird u.a. mitgeteilt, dass eine Vielzahl von Grundeigentümern und auch die politische Gemeinde Lohnde enteignet wurden, um das für den Kanalbau benötigte Land in die Hand des Staates zu bekommen (auf die entsprechende Verfahrensweise wird in dem anschließenden Teil über den Kanalbau in der Gemeinde Seelze eingegangen). Ab 1908 wurde in Lohnde mit den Vermessungsarbeiten für die Linienführung des Kanals begonnen.

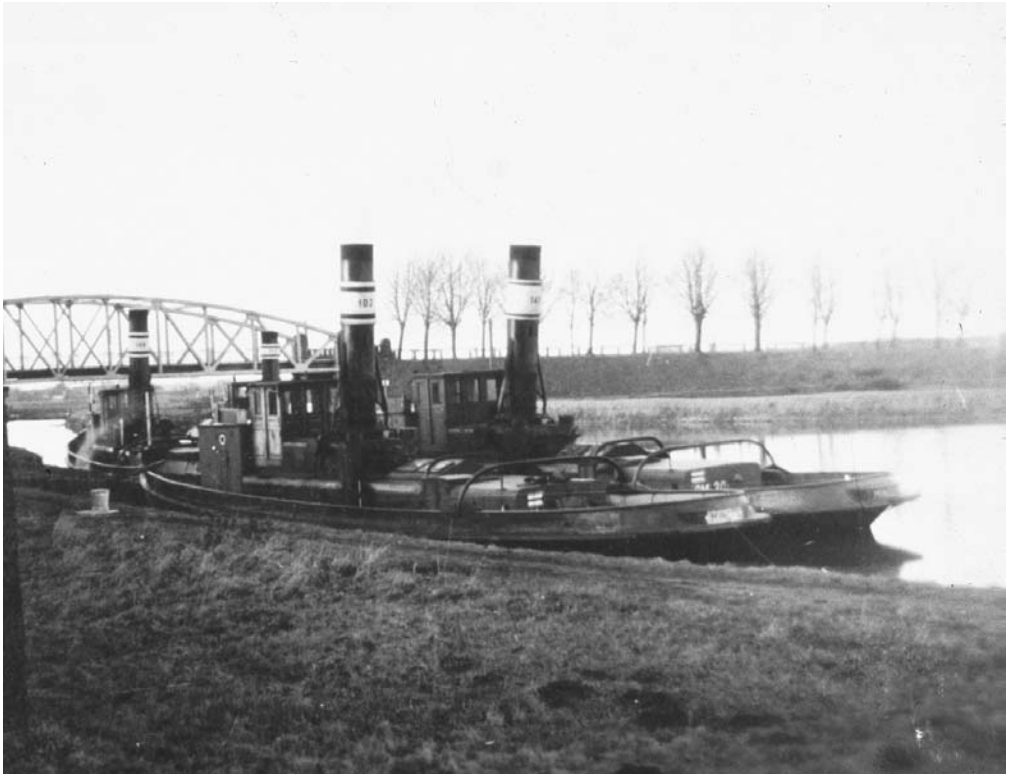
Die erste Straßenbrücke über den noch nicht gefluteten Mittellandkanal bei Dedensen.

Für die Bauarbeiten wurden Laufbagger, Schaufelbagger und von kleinen Dampflokomotiven gezogene Feldloren sowie weiteres per Dampfmaschine angetriebenes Gerät benutzt. Es wurde viel Sand benötigt für die Aufschüttung von Erdwällen, weil das Kanalbett nur zu einem geringen Teil aus dem Boden ausgehoben wurde. Die Höhe der Erdwälle sehen wir jeden Tag, wenn wir mit dem Auto die auf Rampen gelegten Straßen zu einer Kanalbrücke hinauffahren. Der Kanaluntergrund und die Uferwälle im Bereich von Seelze wurden mit aus Ahlem, Letter und Berenbostel (z.B. an der B 6 beim heutigen Möbelhaus Hesse) in Loren geholtem Ton in einer Stärke von bis zu 50 Zentimetern abgedichtet, damit das Kanalwasser nicht im Erdboden versickern konnte. Wegen der Höhe der Dämme für den Kanal mussten auch die Eisenbahndämme erhöht werden.

Im Bereich der Kanalbrücke (Hafenstraße) in Lohnde befand sich in der Nähe des heutigen Liegeplatzes des Tauchschiffes der Firma Tauchmayer nach Inbetriebnahme des Kanals eine Schlepperstation. Nach damaliger staatlicher Vorschrift durften „Fahrzeuge (Schiffe/ Flöße), die nicht von Menschen oder Tieren getreidelt werden oder nicht mit eigener Kraft fahren, auf dem Kanal nur mit der vom Staate vorzuhaltenden Schleppkraft fortbewegt werden“.

Hierzu berichtet der Seelzer Chronist Konrektor Heinrich Wittmeyer in seiner „Kleinen Chronik Seelze“ (unveröffentlicht 1950) unter anderem:

„Ein Schlepper zieht normalerweise sechs Anhänger. Zu dem Bundesschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen — Schleppamt Minden — gehört auch die Schlepperbetriebsstelle Lohnde, die an der Brücke zwischen Kanalstraße und Gümmer liegt. Sie ist nicht zu verwechseln mit dem Streckendienstgehöft Lohnde, das gleich hinter der Lohnder Kanalbrücke liegt und den Kanal in Ordnung zu halten hat. Die Schleppdienstbetriebsstelle Lohnde vermittelt die aus dem Westen kommenden Schiffe mit dem Endziel Lohnde an die Großfirmen Hannovers und setzt die aus dem Osten kommenden Schiffe zu Schleppzügen nach dem Westen zusammen. Dieser Dienst ähnelt dem des Verschiebebahnhofes.“



Schlepp-dampfer am Anleger der Schleppstation Lohnde.

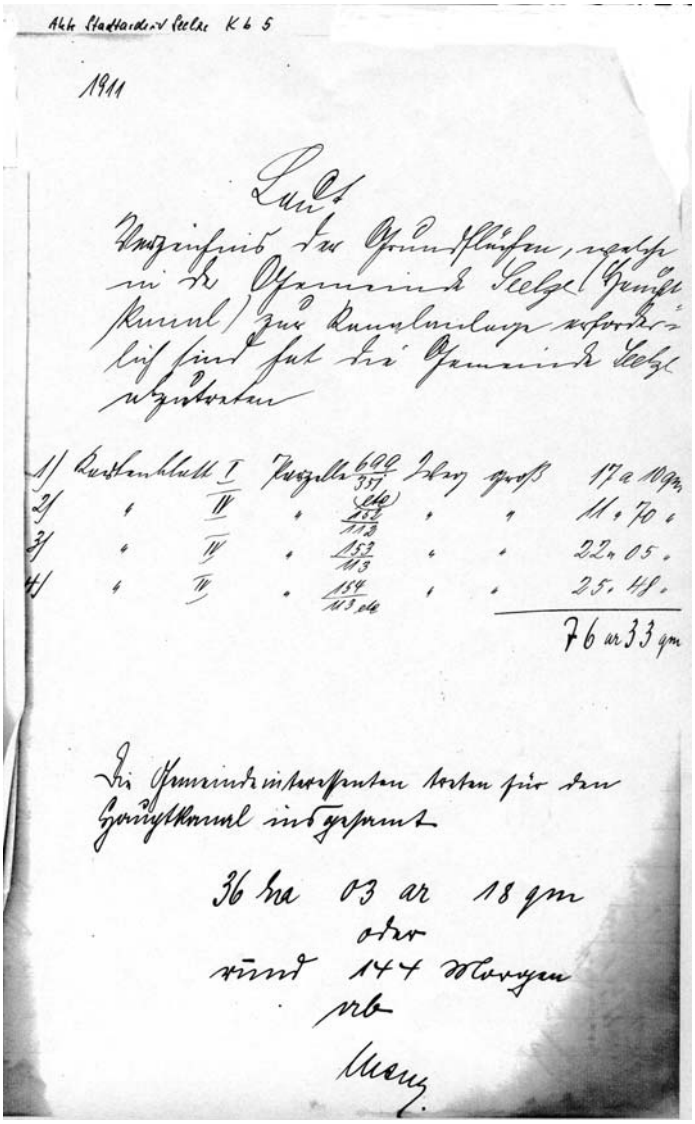
Seelze

Über den Bau des Mittellandkanals und des Stichkanals nach Linden im Bereich der Gemeinde Seelze berichten einige Aktenstücke im Seelzer Stadtarchiv *(Akte Gemeinde Seelze K b 5 betr. Rhein-Weserkanal, Haupt- und Zweigkanal)* leider nur sporadisch und nicht zusammenhängend. Diesen Unterlagen ist jedoch zumindest folgendes zu entnehmen:

Der Regierungspräsident in Hannover setzt unter dem 21. 12. 1908 einen Termin an wegen Prüfung des Entwurfs des Ems-Weser-Kanals (so wurde dieser Abschnitt des Mittellandkanals damals genannt) in den Gemarkungen Gümmer, Lohnde, Seelze, Harenberg und Letter sowie zur Erörterung der erhobenen Einsprüche.

Die Gemeinde Seelze legt unter dem 17. 1. 1909 Einspruch gegen den Kanalbau ein. Dafür verwendete sie wortwörtlich den Text eines solchen Einspruchs des Magistrats der Stadt Minden vom 16. 11. 1908. (Es geht im wesentlichen um die Regelung von Folgeschäden aus dem Kanalbau und um Zufahrtsregelungen für in Anspruch genommene Flächen).

Mit Schreiben vom 16. 12. 1909 fordert der Landrat in Linden die Gemeinde Seelze auf, zwecks Einleitung des Verfahrens zur endgültigen Feststellung des Planes für das zur Herstellung des Zweigkanals nach Linden zu enteignende Grundeigentum, die entsprechenden Unterlagen zu jedermanns Einsicht offen zu legen.


Akte Stadtarchiv Seelze K b 5

1911

Laut
Verzeichnis der Grundflächen, welche in der Gemeinde Seelze (Hauptkanal) zur Kanalanlage erforderlich sind hat die Gemeinde Seelze abzutreten

1/	Kartenblatt	I	Parzelle	600/357	Inhalt groß	17 a 10 qm
2/	"	IV	"	(alt) 152/113	" "	11 " 70 "
3/	"	IV	"	153/113	" "	22 " 05 "
4/	"	IV	"	154/113 alt	" "	25 " 48 "
						76 ar 33 qm

Die Gemeindeinteressenten treten für den Hauptkanal insgesamt

36 ha 03 ar 18 qm
oder
rund 144 Morgen
ab

Meyer

1911

Laut
Verzeichnis der Grundflächen, welche in der GemeindeSeelze (Hauptkanal) zur Kanalanlage erforderlich sind hat die Gemeinde Seelze abzutreten

1) *[. . .]*
2) *[. . .]*
3) *[. . .]*
4) *[. . .]*

76 ar 33 qm

Die Gemeindeinteressenten treten für den Hauptkanal insgesamt

36 ha 03 ar 18 qm
oder
rund 144 Morgen
ab.
(Unterschrift)

Aus dem Jahre 1910 ist eine Liste der in der Gemarkung Seelze betroffenen 40 Grundeigentümer (mit Berufsbezeichnungen) vorhanden.

Der staatliche Planfeststellungsbeschluss ergeht unter dem 17.2.1910.

Der staatliche Enteignungskommissar setzt durch eine öffentliche Zeitungsmitteilung unter dem 14. 12. 1910 einen Enteignungstermin fest für die Grundeigentümer aus Seelze auf den 9. 1. 1911 in der Gastwirtschaft Zwingmann in Letter.

Gemeindevorsteher Meißner stellt 1911 in einem Vermerk fest, dass die Gemeinde Seelze 76 ar 33 qm und die Gemeindeinteressenten für den Hauptkanal insgesamt 36 ha 3 ar und 18 qm abgeben müssen, zusammen rd. 144 Morgen.

Die Gemeinde Seelze klagt gegen die Kanalbaudirektion im Sept/Nov. 1911. Es geht um die Bewertung von Grundstücken und zwar darum, ob Grundstücke in Seelze aufgrund eines frühen Bebauungsplanes, der angeblich ohne Kenntnis von Kanalbauplänen aufgestellt worden sein soll, als Bauland zu entschädigen sind. Leider geben die im Archiv vorhandenen Akten keine Auskunft über den Prozessausgang.

Letter

Die Gemeinde Letter wird lediglich von dem Bau des Stichkanals (1909 — 1916) nach Linden in dem Bereich südlich der Eisenbahn berührt. In diesem Bereich waren zuvor Sand- und Tonvorkommen für den Bau des Mittellandkanals im Bereich Lohnde/Seelze abgebaut worden. Heinrich Tiefuhr berichtet in der von ihm 1989 herausgegebenen Chronik Letter auf Seite 89, dass die dadurch entstandenen und mit Grundwasser gefüllten Löcher zum Bade- und Spielgelände der Jugend von Letter geworden waren. Diese Löcher mussten zunächst, und zwar mit dem Erdaushub des Kanalbettes, wieder verfüllt werden. Im Bereich der Sand- und Tonlöcher musste die Tonschicht in einer Stärke von bis zu 100 Zentimetern aufgetragen werden um die Sicherheit des Kanals zu gewährleisten. Einige wenige weit außerhalb der Ortslage Letters befindliche Hausgrundstücke wurden durch den Stichkanal vom Ort abgeschnitten (Ahlemer Straße/B 441, Am Kalkofen).

Zu den immer wiederkehrenden Instandhaltungsarbeiten gehört die Befestigung der Uferböschungen — soweit sie nicht inzwischen durch Stahlspundwände ersetzt wurden.
Hier Befestigungsarbeiten an der Böschung des Zweigkanals 1972.

Auswirkungen der Kanäle auf Seelze

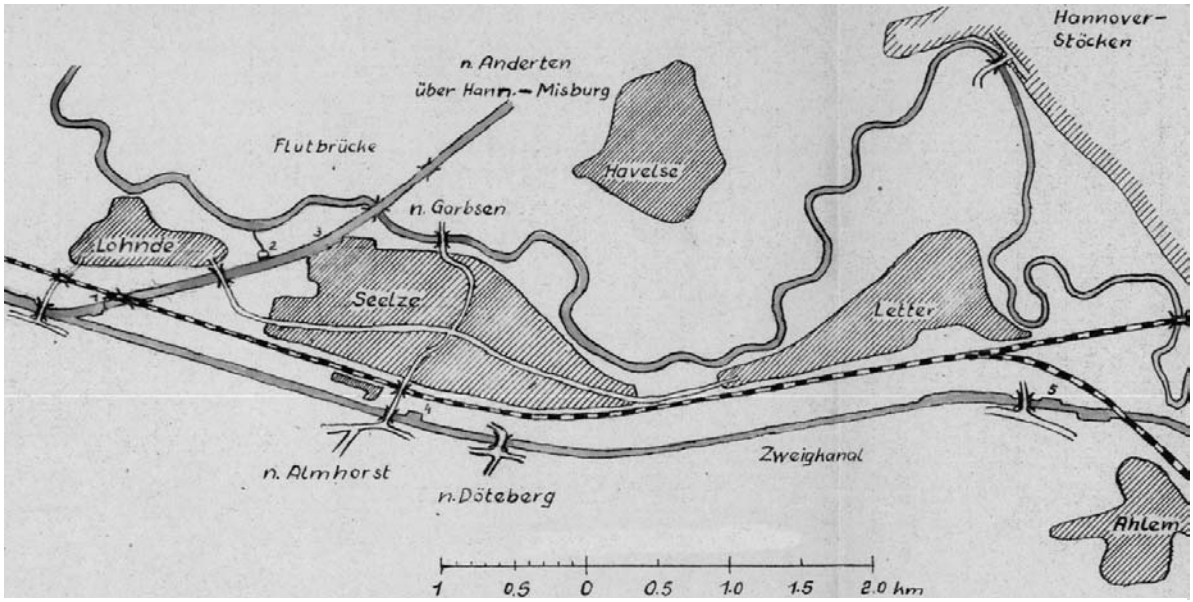
All dies wird viel Unruhe in die Dörfer gebracht haben. Für die Bauarbeiten am Kanal wurden überwiegend Italiener, Polen und auswärtige Deutsche eingesetzt. Dabei wird besonders den italienischen Steinmetzen qualitätsvolle Arbeit bestätigt. Den Arbeitern insgesamt wurden gute Löhne gezahlt und insbesondere in den nahe der Kanalbaustrecke gelegenen Gasthäusern wird es erhöhte Umsätze gegeben haben.

Der Bau des Kanals brachte für die Landwirtschaft zunächst einmal durchgeschnittene Anbauflächen, und damit verbunden Bewirtschaftungserschwernisse; es waren auch etliche Wege durchtrennt worden. Man musste längere Anfahrten in Kauf nehmen. Diese Folgen des Kanalbaues mussten durch Flurbereinigungsverfahren beseitigt oder zumindest gemildert werden. Für Geschäftsleute und Gewerbetreibende in den am Kanal gelegenen Ortschaften dürfte dieser im Laufe der Zeit wirtschaftlich günstige Folgen gebracht haben.

Ähnlich wie sich in Seelze etwa 50 Jahre nach dem Bau der Eisenbahn neue Firmen und Unternehmungen ansiedelten, so hat auch der Stichkanal nach Linden erst nach längerer Zeit Handwerks- und Gewerbebetriebe an den Kanal gelockt. So ließ sich z.B. in Lohnde ein Werftbetrieb nieder; Schifferfamilien siedelten sich an; ein Schiffsversorgungs- und ein Tankstellenbetrieb entstanden ebenso wie der Yachthafen Seelze. In Lohnde und Letter entdeckten weitere Firmen ab etwa den 1960er Jahren den günstigen Standort. „Industriegelände am Kanal“. In Lohnde wurde 1986 der Hafen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Betrieb genommen. Von dort aus betreuen ca. 50 Mitarbeiter den Kanal von Sachsenhagen bis Hannover und sorgen dafür, dass sich dieser in einem sicheren Zustand befindet.

Als jüngstes gutes Beispiel für die Lage von Seelze an einem Kanal sei genannt, die Errichtung des Stadtteils „Seelze-Süd“. In diesem für rd. 5.000 Einwohner projektierten Stadtteil sollen als besondere Attraktivität Grachten geschaffen werden, die eine Verbindung haben zu dem Stichkanal nach Hannover-Linden. Dieses Baugebiet kann im übrigen offenbar auf eine lange Besiedlungsgeschichte zurückblicken. Bei den Erschließungsarbei-

Die künstlichen Wasserstraßen begünstigten Industrieansiedlungen; hier am Lindener Zweigkanal in Letter (1975).



Der Seelzer Chronist Heinrich Wittmeyer sah Seelze/Letter durch den Kanalbau zur „Insel" geworden.

ten wurden von einem Seelzer Archäologiestudenten Tonscherben und andere Siedlungsreste gefunden, die aus der römischen Kaiserzeit stammen, also älter als 2.000 Jahre sind.

Heinrich Wittmeyer stellt in seiner Seelzer Chronik fest, dass der Kanal durch Baumreihen und Strauchgruppen das Landschaftsbild belebe und dass das Gleichmaß der Wasserflächen durch etliche Brücken (für den Straßen- und den Eisenbahnverkehr) angenehm unterbrochen werde. Ihm kommt es außerdem so vor, dass Seelze und Letter durch die Leine und die Kanäle zu „Inseln" geworden sind. Er dürfte damit zweifellos recht haben, besonders wenn wir an die Hochwasserzeiten der Leine mit Sperrung der Hauptverkehrsstraßen Seelze — Garbsen und Letter — Stöcken denken.

Wittmeyer weist weiter darauf hin, dass die Kanäle gute Gelegenheit zum Ruder- und Paddelbootsport bieten, und die vielen Kanal-Badeanstalten helfen, „die Gesundheit der Bevölkerung" zu pflegen. (Mit den Kanalbadeanstalten Seelze und Letter ging es in den 1960er bzw. 1970er Jahren zuende.) Er berichtet auch darüber, dass „wildes Baden", welches verboten sei, sehr zur Belästigung der Schiffer geführt habe, außerdem das Steinewerfen einiger Jugendlicher und das Erklettern geschleppter Kähne.

In den 1950er Jahren ein alltäglicher Anblick auf dem Mittellandkanal: ein Schleppverband mit einem Dampfboot vornweg, das ähnlich viel Ruß ausstieß wie die damals noch gebräuchlichen Dampflokomotiven der Eisenbahn.

Fähren und Brücken

Ein Fluss kann für die an ihm gelegenen Dörfer und Städte eine gute Verbindung sein. Schwieriger ist es dagegen, einen solchen Wasserweg zu überqueren. Bei einem schmalen Bach genügt ein umgestürzter Baum. Ist das Fließgewässer jedoch breiter, mussten unsere Vorfahren nach einer flachen Stelle, einer Furt, suchen, um selber oder auch mit Pferd und Wagen an das andere Ufer zu gelangen. Das war je nach Jahreszeit und Wasserstand nicht immer möglich. Da half dann vielleicht ein Boot, doch das war das der Strömung ausgesetzt und konnte abgetrieben werden. Wenn man jedoch an beiden Ufern ein starkes Seil befestigte und daran das zum Überqueren benutzte Boot anband, konnte dieses nicht mehr weggetrieben werden. Man hatte eine sichere Fähre. Die Fähren bei uns über die Leine konnten jedoch nur in begrenztem Umfang Menschen, Vieh und Fracht befördern und wurden auf Grund steigenden Verkehrsaufkommens im Laufe der Zeit durch Brücken ersetzt. Diese waren sämtlich aus Holz gebaut und anfällig gegen Hochwasser und Eisgang. So wurden z.B. in dem strengen Winter 1513 von einem durch zeitweiliges Tauwetter ausgelösten Eisgang sämtliche Leinebrücken zerstört.

Über die Leinefähren in unserem Bereich finden wir z.T. ausführliche Berichte in den Ortschroniken von Lohnde (S. 259 und 267 ff), von Seelze bei Wittmeyer (Anhang S. 21ff) und von Letter (S. 51 ff). Straßenbezeichnungen erinnern heute noch an diese vergangene Zeit, z.B. der Fährweg in Lohnde oder die Leinestraße in Seelze.

Neben den eigentlichen Brücken gibt es auch solche, die nicht einen Wasserlauf überqueren, die sogenannten Flutbrücken; z.B. bei Letter und Seelze. Diese Brücken sind dazu da, um bei Hochwasser den Wassermassen zu ermöglichen, schneller in Richtung Nordsee abzufließen und dadurch zu verhindern, dass unsere Ortschaften noch stärker von Hochwasser heimgesucht werden. Sie sind ein kleiner Ausgleich dafür, dass wir Menschen künstlich durch den Bau von Dämmen, wie z.B. bei uns für die Kanäle und die Eisenbahn, den Ablauf von Hochwasser eingeschränkt haben.

Die Leinefähre Lohnde um 1900.
(Bau der sie ersetzenden heute denkmalgeschützten Stahlbetonbrücke s. Abb. S. 4.)

Lohnde

In Lohnde gab es zunächst einmal eine Fährverbindung vom Lohnder Wall zu einer Lei neinsel mit dem Namen „Füllen-Werder“ siehe Abb. S. 16/17). Diese Insel diente dem fürstlichen Marstall zu Hannover zur Aufzucht von Fohlen (Füllen). Ein erster Foh lenwärter wird 1664 genannt. Die Fohlenwärter benutzten einen Fährkahn, um auf die Insel zu ihrer Arbeit zu kommen.

Eine für die Lohnder Landwirte notwendige Fähre zum Bewirtschaften ihrer nicht unbeträchtlichen Ländereien nördlich der Leine wurde obrigkeitlich 1698 genehmigt. Diese Fähre durfte nach den Auflagen in der Genehmigung nur eingeschränkt benutzt werden in Pflug-, Saat- und Erntezeiten sowie zum Hinüberfahren von Vieh zur Weide. Die Fähre wurde benötigt von 13 Lohnder Grundeigentümern (Hausnummern 1—13). Diese beabsichtigten 1912, die alt und brüchig gewordene Fähre durch eine neue zu ersetzen. Dazu kam es jedoch nicht. In der Zeit zwischen 1912 und 1914 wurde stattdessen eine Brücke über die Leine gebaut. Diese ingenieurtechnisch interessante Stahlbeton-Dreigelenkbogenbrücke wurde nach 1984 umfangreich saniert für rd. 330.000 Euro und dabei erhielt die Brücke den Namen „Lohnder Leinebrücke“ (1914 „Roßmannbrücke“ nach dem damaligen Landrat des Landkreises Linden).

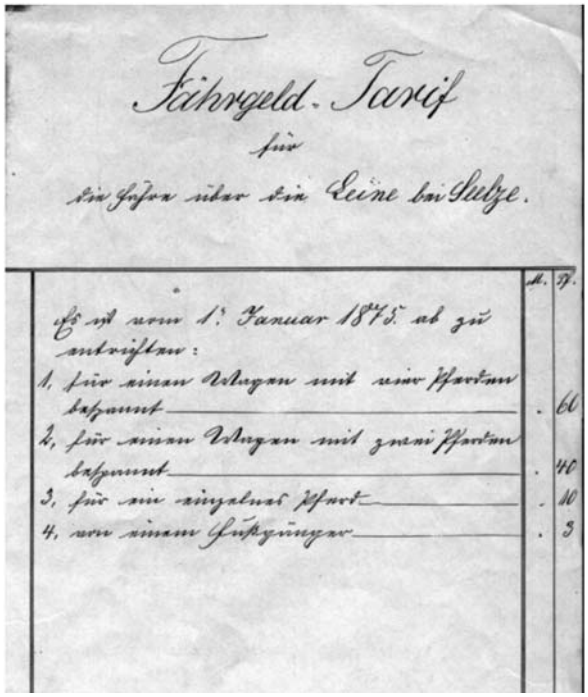
Dem Bericht von Elfriede Hengstmann-Deppe in Heft 4 der Seelzer Geschichtsblätter über den Lohnder Wall ist auf Seite 21 zu entnehmen, dass nach einem Brief des Amtmanns in Blumenau vom 12. 2. 1627 durch eine von Tauwetter ausgelöste Flut und Grundeis „die bei Lohnde über die Leine gelegte Brücke“ weggerissen worden ist. Dabei ist auch die Mühle erheblich beschädigt worden. Diese wurde nicht wieder aufgebaut, sondern 1658 deren Abbruch angeordnet. Es ist bisher zwar nicht weiter danach geforscht worden, doch könnte es so gewesen sein, dass die 1698 genehmigte Fähre als Ersatz für die bis 1627 vorhandene Brücke diente.

Das Seelzer Fährhaus an der Landstraße nach Garbsen, 1944 von einer Fliegerbombe zerstört.

Seelze

Nach der Seelzer Ortschronik (Anhang S. 20 ff) von Wittmeyer (1950) benötigten die Seelzer eine Verbindung zum nördlichen Leineufer. Dort lag die Hälfte ihrer Weideflächen. Auch das Kloster Marienwerder benötigte eine solche Leineüberquerung weil sich ein großer Teil dessen Zehntlandes südlich der Leine befand. Diese Verhältnisse sprechen dafür, dass bereits im Mittelalter eine Holzbrücke in Seelze im Bereich des Brüggefeldes über die Leine bestand. Diese Brücke wurde vermutlich im 30-jährigen Krieg (1618—1648) zerstört. Im Lagerbuchdes Amtes Blumenau von 1655 findet sich ein darauf deutender Hinweis im Zusammenhang mit der Schäferei. In Seelze konnten demnach nur noch 200 Schafe gehalten werden, weil die Hude (Weidefläche) auf der rechten Seite der Leine nicht erreicht werden konnte.

Nach dem Ende des 30-jährigen Krieges war Seelze so verarmt, dass der Ort weder die



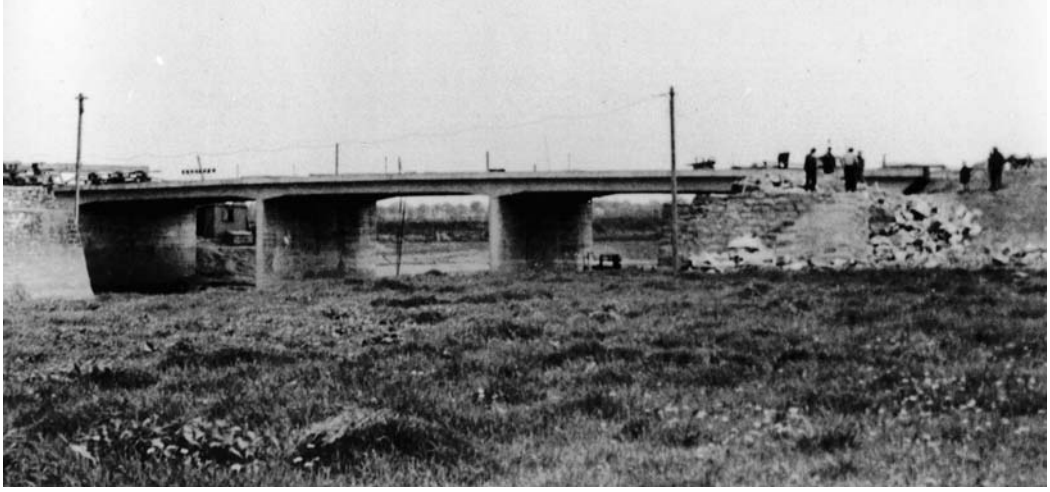
Fährgeld-Tarif
für
die Fähre über die Leine bei Seelze.

Es ist vom 1. Januar 1875 ab zu entrichten:
1. für einen Wagen mit vier Pferden bespannt . 60
2. für einen Wagen mit zwei Pferden bespannt . 40
3. für ein einzelnes Pferd . 10
4. von einem Fußgänger . 3

Fährgeld-Tarif
für
die Fähre über die Leine bei Seelze.

Es ist vom 1. Januar 1875 ab zu entrichten:

1. für einen Wagen mit vier Pferden bespannt	***60 Pf***
2. für einen Wagen mit zwei Pferden bespannt	***40 Pf***
3. für ein einzelnes Pferd	***10 Pf***
4. von einem Fußgänger	***3 Pf***



Erneuerung der Leinebrücke zwischen Seelze und Garbsen 1939.

Kosten für eine neue Brücke noch für eine Fähre aufbringen konnte. Deshalb ließ Herr von Bülow, Besitzer des adeligen Gutes in Seelze und Eigentümer von 30 Morgen Land am rechten Leineufer, in Bodenwerder eine „Flöße“, d.h. eine Fähre, als Ersatz für die zerstörte Brücke bauen. Den Kaufpreis von 85 Talern ließ er sich, nach Abzug des auf ihn entfallenden Anteils, von der Gemeinde Seelze erstatten. Wittmeyer führt die beteiligten 21 Seelzer Grundeigentümer namentlich und mit Hof-Nummer nach der 1750 eingeführten Brandkassen-Nummerierung auf. Diese Fähre querte die Leine von 1664 bis 1746 am Nordende der Leinestraße.

Die Beschaffenheit der Leine veränderte sich im Laufe der Zeit so stark, dass diese Fähre später nicht mehr eingesetzt werden konnte. Die Fährverbindung wurde 1746 stromabwärts verlegt ins Brüggefeld und dort bis 1892 betrieben. Mit kräftiger Unterstützung von Kantor Feldmann wurde diese Fährverbindung 1892 abgelöst durch eine Eisenbogenbrücke. Der Fährbetrieb für Seelze wurde dadurch eingestellt. Diese Brücke von Seelze in Richtung Havelse — heute L 390 — wurde besonders belastet durch Transporte der Garbsener Ziegeleien und Hartsteinwerke. Dafür war sie nicht konstruiert worden und musste deshalb ersetzt werden durch die heutige, am 1.9.1939 in Betrieb genommene Brücke.

Die Straßenbrücke nach Garbsen blieb jedoch nicht die einzige Brückenverbindung in das nördlich von Seelze gelegene Gebiet der Leine. Die Bevölkerung von Seelze drängte darauf, in das Naherholungsgebiet von Garbsen, Havelse und Marienwerder zu gelangen und musste sich lange gedulden, weil die dafür notwendigen Grund-stücksverhandlungen viele Jahre dauerten. Der damalige Großraumverband Hannover konnte endlich 1975 mit dem Bau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer nahe des Schützenhauses Seelze beginnen. Am 16. Mai 1976 wurde diese Brücke dann eingeweiht.

Letter

Für den Bereich Stöcken/Letter ist in der Kurhannoverschen Landesaufnahme von 1781 ein Hinweis auf eine Fährverbindung enthalten. In dieser Karte fehlen entsprechende Hinweise für Seelze und Lohnde, obwohl wir aus Vorstehendem wissen, dass es dort Fähren gab. In dem topografischen Atlas von August Papen aus dem Jahre 1832 (also rd. 50 Jahre später) sind für alle drei Orte an der Leine Fähren verzeichnet.

Heinrich Tiefuhr berichtet in der Ortschronik Letter (1989) ab Seite 51 über Fähren und Brücken in diesem Seelzer Ortsteil u.a.:

Vom 17. Jahrhundert an wurden von Stöckener Seite immer wieder Forderungen nach

Die erste Klappenburg-brücke, welche 1936 die Stöckener Fähre ersetzte. (Abb. der Fähre siehe S. 11.)

einer Fährverbindung Stöcken—Letter erhoben. Stöckener Bauern hatten in Letter im Leinebogen über 70 Morgen Land oder Wiesen. Sie mussten um dieses Land zu bewirtschaften über Limmer fahren, wenn sie es nicht an lettersche Bauern verpachteten. Diese nun drückten Jahr für Jahr die Pachtpreise, wohl wissend, dass die Besitzungen in Letter für Stöckener kaum zu nutzen seien.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts gab es zwischen Stöcken und Letter keine Fähr- oder Brückenverbindung. Die Leine war eine unüberschreitbare Grenze. Aufgrund der großen wirtschaftlichen Nachteile der Bauern in Stöcken wegen der geringen Nutzungsmöglichkeiten ihrer Ländereien in Letter und aufgrund vieler Eingaben wurde von der Obrigkeit endlich im August 1752 die Einrichtung einer Privatfähre zwischen Stöcken und Letter genehmigt, ausschließlich um den Stöckenern das Erreichen ihrer Wiesen und Felder südlich der Leine in Letter zu ermöglichen. Diese Einschränkung wurde natürlich, wie auch bei anderen Fähren, nicht beachtet und so gab es viel Streit mit der Obrigkeit über die Benutzung der Fähre. Letztlich wurde es jedoch zum Gewohnheitsrecht, dass alle Einwohner und Besucher von Letter die Fähre benutzen durften.

Der Feldweg von Letter zur Fähre sorgte jedoch dafür, dass sich die Benutzung der Fähre in Grenzen hielt; es ging im wahrsten Sinne von Loch zu Loch. Als befestigte Straße wurde dieser Weg erst 1957 ausgebaut.

Die Fähre Stöcken/Letter konnte in den 1930er Jahren den Verkehr nicht mehr fassen. So wurde 1936 die erste Straßenbrücke zwischen Stöcken und Letter errichtet und zwar als Holzkonstruktion. Die Brücke wurde entsprechend den damaligen politischen Gegebenheiten mit viel Tamtam im Mai 1936 dem Verkehr übergeben. Allerdings war der Weg von der Brücke nach Letter, wegen der vielen Ausbesserungen mit Kohlenschlacke auch „Schwarzer Weg“ genannt, weiterhin unbefestigt und mit Schlaglöchern übersät. Die sich daraus ergebenden Probleme hat Heinrich Tiefuhr in seinem die Geschichte der Fähre und der Brücke umfassenden Bericht „Von der Bauernfähre zur Landesstraße“ in Heft 10 der Seelzer Geschichtsblätter 1995 anschaulich geschildert.

Nach jahrelangen, für die Gemeinde Letter teuren Flickarbeiten an dem Weg und einem wegen der immer wiederkehrenden Hochwasser unzureichenden Ausbau zu einer „Straße“, wurde der Weg endlich 1966 zur Kreis-

straße und wegen der großen überörtlichen Verkehrsbedeutung 1968 als Landesstraße übernommen und hochwassersicher ausgebaut.

Die 1936 zwischen Stöcken und Letter errichtete Holzbrücke wurde 1967 ersetzt durch eine Brücke aus Stahlfertigteilen als provisorische Zwischenlösung bis zur Klärung der endgültigen Verkehrsführung im Bereich der Klappenburg. So kam es dann dort 1984 zu dem Neubau der heutigen Betonbrücke.

Die erste Brücke überhaupt zwischen Letter und dem nördlich der Leine gelegenen Gebiet wurde 1934 von der Gemeinde Letter für Fußgänger und Radfahrer nach Havelse gebaut (die Marienwerder-Brücke). Von der Straße „Möllerkamp“ in Letter gelangte man nun direkt zum Kloster Marienwerder und dem umliegenden Wander- und Erholungsgebiet. Eine besonders große Erleichterung bedeutete diese Brücke für die in Stöcken bei der Conti und Varta Beschäftigten aus Letter.

Holzbrücken halten nicht ewig, und Wetter, Leine und Eisgang gaben der Brücke im Laufe der Jahre den Rest. Geld für eine Erneuerung war knapp, doch durch kluges Handeln kamen die Letterschen 1965 zu einer neuen Holzbrücke. Die Bundeswehr-Pioniere des 4. Zuges der 2. Kompanie des 11. Pionier-Bataillons aus Barme bei Verden bauten im Winter 1964/65 eine neue Holzbrücke über die Leine als „Übung“. Die Gemeinde trug die Sachkosten und die Soldaten wohnten unentgeltlich in der alten Kirchenbaracke der ev.-luth. Kirchengemeinde St. Michael am Möllerkamp. Es gibt auch Erinnerungen an einige Pioniere, die in Letter im Hafen der Ehe vor Anker gingen („Brückenbau“ besonders schöner Art). Am 17.2.1965 wurde die neue Fußgängerbrücke eingeweiht.

Der Zahn der Zeit zernagte auch diese Holzbrücke und trotz erheblicher Unterhaltungsarbeiten durch die Gemeinde Letter (z, B. Einbau von Stahlträgern als Stützen anstelle der abgängigen Baumpfähle) musste im November 1981 die Brücke durch eine vom damaligen Großraumverband Hannover für rd. 390.000 Euro errichtete neue Stahlbetonbrücke ersetzt. Werden.

Eine weitere neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Leine gibt es seit 1988 von Letter aus in das westlich von Hannover gelegene Wander- und Erholungsgebiet der „Oberen Masch“ in Stöcken. Diese neue, vom damaligen Großraumverband Hannover mit rd. 430.000 Euro finanzierte Bongossiholzbrücke führt in Letter am Ende der Uferstraße, dort, wo die Lake in die Leine mündet, über dieselbe in das Stöckener Naherholungs- und Wandergebiet.

Einweihung der von Bundeswehrpionieren im Rahmen einer Übung gebauten Fußgängerbrücke über die Leine von Letter zum Kloster Marienwerder 1965.

Fischerei

Zu Beginn der Besiedlung unseres Raumes (vermutlich vor etwa 6.000 bis 7.000 Jahren) stand es vermutlich jedermann frei, in der Leine und ihren Nebenflüssen sowie in den kleineren oder größeren Teichen soviel Fische zu fangen, wie er wollte. Das hat sich dann spätestens im Mittelalter (900 — 1500), insbesondere im Hochmittelalter, dahin geändert, dass das Fischereirecht den adeligen Grundherren, den Klöstern und den Landesherrschaften zustand. Diese verpachteten zumeist das Fischereirecht zur Erzielung von zusätzlichen Einnahmen.

Viele Hunderte von Jahren wurden aus der Leine, einem sehr fischreichen Fluß, in Reusen und Stellnetzen Aale, Barben, Plötze, Bleie, Weißfische und gelegentlich auch Störe gefangen. Seit 1850 verschlechterte sich ständig die Wasserqualität der Leine durch die beginnende Industrialisierung und durch den Anstieg der Bevölkerung, in Hannover. Immer mehr Giftabwässer und immer mehr Fäkalien verseuchten die Leine, in der es erstmals 1875 zu einem großen Fischsterben kam, welches sich bis etwa 1960 häufiger wiederholte. Dadurch wurde der Fischbestand fast völlig ausgerottet. Ab 1900 gab es keine Leinefischerei mehr.

Für Hannover wird erstmalig 1360 die Leinefischerei in einer Schenkungsurkunde der Grafen von Wunstorf zu Gunsten des Hospitals des St. Spiritus Stiftes (ab 1333 zur Kreuzkirche gehörend) erwähnt. Das Hospital erhält die Fischereirechte (im Bereich des untergegangenen Dorfes Erdere) im Norden des heutigen Stadtteils Linden.

Bevor in die Leine Mühlenwehre eingebaut wurden, kamen die Wanderfische regel- mäßig auch bis Hannover. So wurden 1637 im Stadtgraben und bei der Klickmühle fünf Störe mit über sieben Zentnern Gesamtgewicht gefangen. Der nach dem Fischereigesetz von 1874 vorgeschriebene Bau von Lachstreppen bei den Wehren brachte den Lachs nicht zurück. Das verhinderte die zu starke Verschlechterung der Wasserqualität und das Fehlen ruhiger Laichplätze. Allein der Aal benutzte die Lachstreppen.

Die Fischereirechte jenseits der Ahlemer Masch — also flussabwärts in Letter usw. — gehörten dem Kloster Marienwerder seit 1252 und wurden von diesem auch noch um 1880 erneut verpachtet. Doch bald war es, wie zuvor dargestellt, mit der Leinefischerei zu Ende.

Nach vielen Jahrzehnten schwerer Wasserverschmutzung heute wieder ein fischreicher Fluß: die Leine (hier bei Lohnde).

Die in den 1960er Jahren verstärkt einsetzenden Bemühungen, durch Kläranlagen die Abwässer so weit zu reinigen, dass sie die Leine nicht mehr belasten und das Verbot, Industrieabwässer ungeklärt in die Flüsse zu leiten, führen in den 1970er Jahren zu einer erheblichen Verbesserung der Wasserqualität der Leine. Heute bietet die Leine wieder eine große Artenvielfalt an Fischen. So schreibt die Leine-Zeitung unter dem 14. September 2002: „In 30 Jahren hat sich die Leine vom Sorgenkind zum Paradies für Fische entwickelt. Bei einer Untersuchung haben Biologen in der Leine 25 Fischarten nachgewiesen. Fachleute halten diesen Bestand für wertvoll. Selbst die Lachse und andere bedrohte Fische wie die Barbe und der Wels fühlen sich in dem Fluss wieder wohl“.

Es gibt jedoch nicht nur in der Leine Fische. Auch der Mittellandkanal und der Lindener Stichkanal können Heimat für Binnenfische sein. In diesen Gewässern hat der Fischereiverein Hannover nach einem Bericht der Hannoverschen Allgemeinen Zei- tung vom 5. Juli 2002, insgesamt zwölf Fischarten — darunter auch den Zander — gezählt, erwünscht sind aber noch mehr.

Schwierigkeiten für das Heranwachsen der Fischlarven und Jungfische bereiten jedoch die Steilufer in den Kanälen. Es fehlen die dafür nötigen Flachwasser-bereiche, in denen sich das Wasser schneller erwärmt und sich auch Wasserpflanzen ansiedeln können. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte erklärte sich nach erfolgreichen Versuchen des Berliner Fischereiwissenschaftlers Robert Arlinghaus damit einverstanden, bei ohnehin anstehenden Kanalumbauten und Ausbesserungsarbeiten den Fischschutz zu berücksichtigen und dabei auch nach Möglichkeit Verbindungen herzustellen z.B. zu benachbarten Baggerseen zwecks Zuwanderung weiterer Fischarten. Für die Angelsportvereine bestehen somit berechtigte Hoffnungen, dass sich im Laufe der Jahre auch in den Kanälen die Artenvielfalt der Fische weiter vergrößern wird.

Im Zweigkanal nach Linden fühlten sich einst nicht nur für Fische wohl. In den 1920er Jahren entstanden in zwei Ausweichbuchten die Badeanstalten Seelze (heute Yachthafen) und Letter. Hier die lettersche (heute Gelände Jugendzentrum) bei bestem Sommerwetter, vermutlich Ende der 1920er Jahre.

Die Pflanzenwelt am Kanal 1938

Im Jahre 1938 beschreibt Dipl.-Ing. Christian Nissen unter anderem diejenigen Pflanzen in der Umgebung von Seelze, die im Zusammenhang mit dem Bau des Kanals durch Schönheit, Seltenheit oder Schädlichkeit auffallen. Nach seiner Meinung ist der Kanal von großer Bedeutung für die Pflanzenwelt als Einfallstor für zahlreiche, früher hier nicht vorkommende Pflanzen. Er geht dabei davon aus, dass durch das Wasser und die Schiffe auch Samen in unseren Bereich gebracht werden.

Nach seinen Beobachtungen sind im Frühling (März) die Kanalböschungen überzogen mit einem zarten weißen Hauch von unzähligen Frühlingshungerblümchen (Erophila verna). Danach erblühen die hübsche Grasnelke (Armeria vulgaris) und der körnige Steinbrech (Saxifraga granulata), die beide sonst weit und breit hier nicht vorkommen. Von besonderer Schönheit ist die hier früher nicht vorhandene Zypressenwolfsmilch (Euphorbia cyparissias) , die jetzt massiert auftritt. Nissen warnt davor, sie in den Hausgarten zu pflanzen, da sie wegen ihrer tiefgreifenden Wurzeln kaum wieder zu entfernen ist.

Auf ganz sandigen Stellen in der Kanalregion ist die sonst selten vorkommende Vogelklaue (Ornithopus perpusillus), ein unscheinbares Pflänzchen, in größeren Mengen anzutreffen. Die von Nissen sonst nur weiter südlich bei Eichenberg angetroffene Färberkamille (Anthemis tinctoria) mit ihren gelben Blüten hat ebenfalls in der Nähe des Kanals Einzug gehalten.

An den Böschungen bildet der Besenginster (Sarothamnus scoparius) kleine mannshohe „Wälder“ und wird wegen seines selbstbewussten Auftretens von der Kanalverwaltung heftig bekämpft. Diese nicht seltene aber sehr schön anzusehende Blütenpracht lässt sich durch die Vernichtungsfeldzüge der Kanalarbeiter nicht vertreiben. Daneben begleiten drei weitere Ginsterarten den Kanal: der englische Ginster (Genista anglica), der behaarte Ginster (Genista pilosa), die beide im Grase herumkriechen, und der hohe Färberginster (Genista tinctoria).

Besenginster

Trotz Bekämpfung durch die Kanalverwaltung hat sich bis jetzt die Heckenkirsche (Lonicera xylosteum) gehalten, die sonst meistens nur als Zierstrauch vorkommt, und die Alpenjohannisbeere (Ribes alpinum), die nicht nur in den Alpen sondern auch auf dem Ith anzutreffen ist.

Seit einigen Jahren findet man hier den Milchstern (Ornithogalum umbellatum), ein Zwiebelgewächs, das als Unkraut auf Äckern unbeliebt ist. Ganz vereinzelt kommt (oder kam) das hohe Fingerkraut vor (Potentilla recta) und vereinzelt sieht man die Wildform des Spargels (Asparagus officinalis).

Als selten vorkommende Pflanzen sind noch zu nennen: Färber-Wau (Reseda luteola), Gelber Wau (Reseda lutea), Feldkresse (Lepidium campestre) und Pfeil-Kresse (Lepidium draba).

Ob sich diese 1938 beschriebenen Pflanzen auch heute noch in der Umgebung der künstlichen Kanäle auffinden lassen, entzieht sich der Kenntnis des Verfassers dieser 2003 geschriebenen heimatgeschichtlichen Darstellung.

Verwendete Literatur

„Der Lohnder Wall“ von Elfriede Hengstmann-Deppe; Seelzer Geschichtsblätter Nr. 4, 1990

„Die Leine bei Letter“ von Wolfgang Mathyl (Teile I und II) und von Norbert Saul (Teil III); Seelzer Geschichtsblätter Nr. 6, 1991

„Von der Bauernfähre zur Landesstraße“ von Heinrich Tiefuhr; Seelzer Geschichtsblätter Nr. 10, 1995

„Letter — Geschichte und Geschichten. Eine Chronik“ von Heinrich Tiefuhr, 1989, 3. Aufl. 1991

Ortsgeschichte Lohnde, Teil I, Hrsg. Ortsrat Lohnde, 1982, und Ortsgeschichte Lohnde, Hrsg. Ortsrat Lohnde, 1992

Ortschronik Dedensen, Hrsg. Wilfried Sasse und die AG Ortschronik Dedensen, 2002

„Als noch Dampfschiffe auf der Leine fuhren“ und „Als man noch leckere Fische aus der Leine zog“ von Günter Gebhardt in: „Heimatland“ Heft 1/96 und 3/96

„Die Landschaften Niedersachsens“ von Dr. Erich Schrader, 1965

„Gewässer und Wasserwirtschaft“ in: Landeskunde Niedersachsen, Bd. I von Seedorf u. Meyer, 1992

„Die Leine — ein fischreicher Fluss“ in: „Der Mitarbeiter“, Werkzeitschrift Riedel de Haën Oktober 1997

„Die Bürgerstadt“ von Siegfried Müller in: „Geschichte der Stadt Hannover“, Bd. 1; Hrsg. Mlynek und Röhrbein, 1992

„Leben am Rande der mittelalterlichen Stadt Hannover“ von Cord Meckseper, in: Hannoversche Schriften zur Regional- und Lokalgeschichte, 1992, S. 13 ff

„Die Geschichte der Schiffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618“ von Dr. A. Peters, 1913, in: Forschungen zur Geschichte Niedersachsens, Band 4 Heft 6

„Flößerei im Weserraum“ von Nicola Borger-Keweloh u. Hans Walter Keweloh, 1991

„Mühlen rund um Hannover“ von Heinz Koberg, 1987

„Die Leineschiffahrt zwischen 1750 u. 1850“ von Dorothee Eisele, in: „Verkehr und regionale Entwicklung im Raum Hannover vom 17. bis ins 19. Jahrhundert“, Hrsg. Carl-Hans Hauptmeyer, 1991

„Wasserverkehr und Wasserversorgung“ von Joachim Lück, in: Ausstellungskatalog „Verkehrsausstellung — 750 Jahre Verkehr in und um Hannover, 1990

Ob ich mitmachen will?
Na klar.

Als Mitglied meiner Bank kann
ich mitentscheiden und mitgestalten.

Lindener
Volksbank