

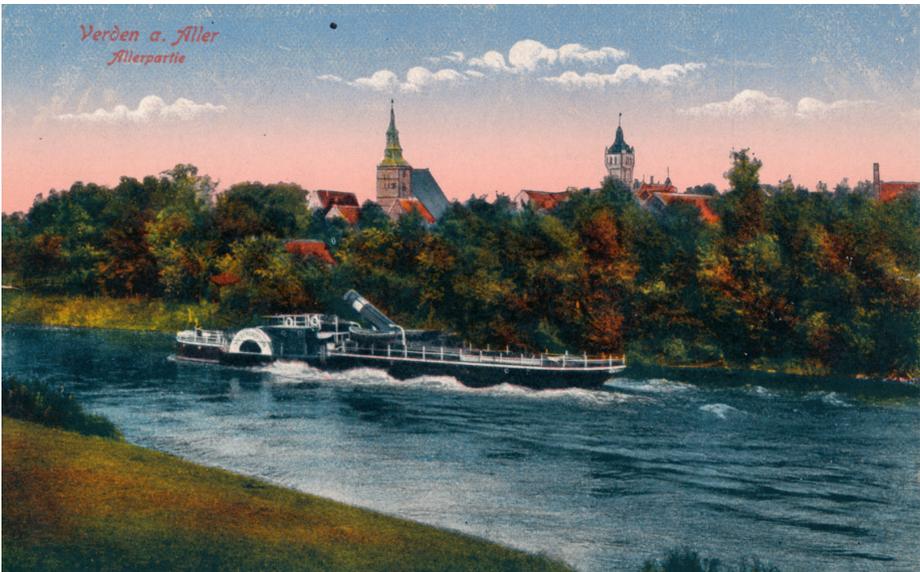
*Für uns ist die Aller-Correctur aber eine Lebensfrage ...*¹

Die kurze Geschichte der Celler Schleppschiffahrt

Vorbemerkung

Eine umfassende, monographische Darstellung der Schiffahrtsgeschichte der Aller ist bislang noch nicht erschienen. Während deren Entwicklung in der Zeit des späten Mittelalters und am Beginn der Frühen Neuzeit bereits um die vorige Jahrhundertwende nachgezeichnet wurde, ist

Dies betrifft speziell die 1898 gegründete *Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft*, der sich noch am ausführlichsten Ingo Heidbrink in seiner Darstellung der deutschen Binnentankschiffahrt gewidmet hat.² Aber auch in dieser verdienstvollen Arbeit sind manche bedeutsame historische Details in Bezug auf die Allerschiffahrt nicht berück-



Historische Ansichtskarte ‚Verden a. Aller‘ mit Dampfer ‚Niedersachsen‘ (Buch- und Papierhandlung Max Müßig, Verden, gestempelt 1918) (Archiv Deutsches Erdölmuseum)

die Periode der fortschreitenden Industrialisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg bislang allenfalls cursorisch behandelt worden.

¹ Gesuch der Firma D. Blanke & Co., Ahlden, an den Königlichen Regierungspräsidenten zu Lüneburg zur *Herstellung eines besseren Fabrikwassers auf der Aller* vom 18.11.1887.

sichtigt und sogar unkorrekt dargestellt worden, da keine archivalischen Quellen zu Rate gezogen wurden.

Der vorliegende Beitrag versucht daher, im Wesentlichen aufgrund der im Celler Stadtarchiv aufbewahrten Akten und

² Heidbrink 2000.

Geschäftsberichte,³ die vergleichsweise kurze Firmenhistorie zu rekonstruieren und nähere Angaben zum Frachtaufkommen, insbesondere in Bezug auf die sich parallel entwickelnde Erdölindustrie in Wietze, zu machen. Dabei sind die folgenden Ausführungen mehr als ein Zwischenbericht aus der laufenden Forschungsarbeit denn als abschließende Gesamtbewertung zu verstehen.

Historischer Hintergrund

Die Anfänge der Allerschiffahrt (schiffbar war nur die Unteraller von Celle stromabwärts), soweit in den Archivalien bezeugt, reichen bis in das späte Mittelalter zurück. Das wichtigste Transportgut war zu dieser Zeit Getreide (Roggen und Weizen⁴), welches aus dem Raum Hildesheim, Magdeburg, Halberstadt kommend von Braunschweig über den Stapel- und Zollplatz Celle auf dem Wasserwege weiter nach Bremen befördert wurde. Im 16. Jahrhundert erlangten die Bürger von Celle das Schifffahrtsmonopol,⁵ wobei der Versand in die Hansestadt aber zuletzt nur noch auf Bremer Schiffen erfolgte.⁶ Mit der Freigabe des Getreidehandels durch Herzog Christian 1618 erwuchs schließlich den Celler Kornkaufleuten eine starke Konkurrenz durch die finanzkräftigeren Bremer Kornschiffer, die bereits den Gesamthandel auf Weser und Leine an sich gezogen hatten.⁷ Im Folgenden ging der Fernhandel über Celle spürbar zurück. Ab 1824 wurde schließlich die Reiheschiffahrt auf der Aller eingeführt, bei der 19

Reihezüge eingesetzt wurden,⁸ zu welchen 19 ‚Böcke‘ und 31 ‚Bullen‘ gehörten.⁹

Im Laufe des 19. Jahrhunderts verlor die Aller mit dem Bau der Eisenbahn (1847 Eröffnung der Bahnstrecke Wunstorf-Bremen) als Schifffahrtsweg an Bedeutung. Gegen 1860 hörte der Schiffsverkehr fast gänzlich auf.¹⁰ Neben der Konkurrenz des neuen Transportmittels waren es vor allem drei Gründe, welche der weiteren wirtschaftlichen Nutzung der Wasserwegs entgegenstanden: die teilweise geringe Wassertiefe infolge zunehmender Versandung, das Vorhandensein zahlreicher Schifffahrtshindernisse wie Baumstämme, Pfähle und Fischwehre im Flussbett sowie der periodisch niedrige Wasserstand.¹¹ Diese Erschwernisse waren allerdings nicht wirklich ein neues Phänomen, denn schon in einer Beschwerdeschrift der Bremer Schiffer aus

⁸ Handelskammer zu Hannover.

⁹ Ein ‚Bock‘ war 118 bis 124 Fuß lang (1 Fuß = 292,1 mm), 14 bis 16 Fuß breit und konnte bei hohem Wasserstand bis 60 Last (Getreidemaß, entspricht 2.000 bis 2.400 Zentnern) laden; ein ‚Bulle‘ hatte eine Länge zwischen 84 und 90 Fuß, eine Breite von 10 Fuß und konnte bis zu 25 Last tragen. Vgl. Meidinger, S. 36.

¹⁰ Schreiben von Wilhelm Berkefeld (1836-1897) an den Magistrat der Stadt Celle vom 05.08.1890 (StA Celle 11 H Nr. 7 Bd. 1).

¹¹ Peters, S. 38 f.; Cassel 1930, S. 375. Der niedrige Wasserstand war auch eine Folge wasserbaulicher Maßnahmen. So bestanden oberhalb von Celle Wehre, welche bei ausbleibenden Niederschlägen etwa in den Sommermonaten geschlossen gehalten wurden. Andererseits sorgten die im Zuge der Verkoppelung vielfach angelegten Kanäle und Entwässerungsgräben sowie die Anlage von Schlachten für einen schnelleren Abfluss. Dadurch verkürzte sich andererseits auch die Fahrzeit von 7 auf 2–3 Tage. Vgl. Thies, S. 6.

³ Diese liegen leider erst ab 1906 vor.

⁴ Peters, S. 29.

⁵ Peters, S. 21.

⁶ Cassel 1930, S. 370.

⁷ Peters, S. 27 u. S. 40; vgl. Cassel 1911.



Der Hafen von Celle. Im Vordergrund der Seitenraddampfer ‚Aller I‘, dahinter mehrere Lastschiffe. Ganz hinten das Städtische Elektrizitätswerk

dem Jahre 1608 heißt es: *Der Allerstrom wird vornehmlich zu Ahlden und Rethem von den daselbst Wohnenden vom Adel mit Fischwehren dermaßen zu gepfählet und beengt, daß wir sonderlich zu Rethem fast 2, 3, ja wohl 4 Stunden müssen zubringen, ehe wir uns mit unsern Schiffen hindurch arbeiten können ...*¹² Eine gewisse Bedeutung hatte der Fluss zuletzt noch für die Flößerei auf Oertze und Aller, wobei die Transportmenge nach 1900 deutlich zurückging.¹³ Erste unverwirklichte Ideen zur Anlage einer Dampfschiffverbindung bis Celle hatte der Bremer Kaufmann Friederich Schröder schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelt. 1847 hatte dann der Celler Guts-

besitzer Elermann beim Ministerium des Innern in Hannover um Gewährung eines zinslosen Darlehens für die Einrichtung einer Dampfschifflinie zwischen Celle und Verden nachgesucht, jedoch abschlägigen Bescheid erhalten.¹⁴ Erst vier Jahrzehnte später nahm dann der von dem Morsumer Schiffer Johannes Döhling selbstgebaute, nur 30 PS starke Hinterraddampfer ‚Leine‘ mit den hölzernen Schleppkähnen ‚Morsum 1‘ und ‚Morsum 2‘ die Fahrt auf der Aller in Celle auf.¹⁵

¹⁴ Szymanski, S. 173 f.

¹⁵ Strack, S. 88. Das Schiff mit den Abmessungen 95 x 17 Fuß (ohne Schaufelrad) konnte bis zu 2.500 Zentner laden. Vgl. Cellesche Zeitung vom 20.08.1888.

¹² Zitiert nach Peters, S. 38.

¹³ Vgl. Delfs, S. 38 ff. bzw. speziell S. 55.



Die ‚Oker‘ passiert das Ölfeld bei Wietze
(Archiv Deutsches Erdölmuseum)

Erste Überlegungen zu einer Wiederbelebung des Schiffsverkehrs auf der Aller zwischen Celle und Bremen nach notwendiger *Correction* des Flusslaufs reichen jedoch schon in das Jahr 1867 zurück.¹⁶ Es dauerte dann noch gut zwei Dezennien, bis 1889 erste Maßnahmen dazu ergriffen wurden.¹⁷ Dabei war zu dieser Zeit noch nicht absehbar, für welche Güter und Waren dieser Transportweg einmal bedeutsam werden sollte (nämlich insbesondere Kali und Erdöl). Eine Unterstützung seitens Hannovers, das seinerzeit schon große Hoffnungen in den Bau des Mittellandkanals setzte, fanden diese Pläne dabei nicht.

Die Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft
Ende 1898 mündeten die jahrelangen Diskussionen endlich in der Gründung einer eigenen Celler Schleppschiffahrts-Gesell-

¹⁶ Stenographische Berichte, S. 431.

¹⁷ Vgl. Das Schiff. Wochenblatt für die gesamten Interessen der Binnenschiffahrt. Nr. 511 v. 16.01.1890.

schaft (im Folgenden: CSG) mit Beteiligung Celler und Bremer Kaufleute. Das Gesellschaftskapital belief sich anfänglich nur auf 40.000 Mark (später auf 60.000 Mark erhöht). Treibende Kraft war zu diesem Zeitpunkt Senator Albert Haacke (1854–1935), seit 1891 alleiniger Inhaber einer Fabrik für *isolierende Wärmeschutzmasse und Korksteinmaterialien*,¹⁸ der bis 1918 auch die Geschäftsführung innehaben sollte. In der An-

fangszeit wurden die Schiffe der CSG auch direkt von dessen Fabrikgrundstück aus be- und entladen.¹⁹

Bei Gründung der CSG waren die oben genannten Haupthindernisse eines geregelten Schiffsverkehrs offenbar noch keineswegs beseitigt. So ist in einer *Denkschrift über die unzulänglichen Schiffsverhältnisse auf der Aller und die Kanalisierung des Flusses von Celle bis zur Leinemündung* von 1920 dazu zu lesen: *Bei Aufnahme der Al-*

¹⁸ Es handelte sich dabei ursprünglich um ein Kieselgur-Verarbeitungswerk, das 1879 von Wilhelm Berkefeld an seine beiden Mitarbeiter Haacke und Windmüller verkauft worden war (vgl. Moeck u. Hütter, S. 85). Haacke ließ sich 1899 ein Verfahren zur Herstellung eines neuartigen Bau- und Isoliermaterials aus Korkklein, Pech und heißem Tonbrei patentieren (DRP 128231). Aus dem Unternehmen A. Haacke & Co. ging später der bekannte Fertighaus-Hersteller hervor.

¹⁹ Schreiben von Albert Haacke an den Oberbürgermeister der Stadt Celle vom 13.08.1931 (StA Celle 11 H Nr. 19).

lerschiffahrt im Jahre 1898 war das Flußbett vollständig verwildert. Es bedurfte umfangreicher Arbeiten, als Einbau von Schlachten, Baggerungen, Herausnahme von unzähligen uralten Baumstämmen, die im Grunde lagen, des Umbaus von Brücken und dergleichen mehr, um den Fluß einigermaßen den Anforderungen einer modernen Schiffahrt entsprechend instandzusetzen.²⁰ Ab 1906 kam es wohl zu umfangreicheren Ausbaumaßnahmen, mittels derer die zu starken Krümmungen des Flußlaufs unter Aufrechterhaltung einer Wassertiefe von 0,9 Meter bei mittlerem Niedrigwasser beseitigt werden sollten und die auf 360.000 Mark veranschlagt wurden.²¹

Die Gesellschaft verfügte anfänglich nur über einen Hinterraddampfer (übernommen unter dem Namen ‚Nienburg‘ von der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft und 1901 verkauft aufgrund mangelnder Eignung für das seichte Fahrwasser), einen eisernen Schleppkahn²² von 185 Tonnen sowie mehrere hölzerne Mietschiffe. Nachdem das Gesellschaftskapital 1902 auf die ursprünglich angestrebten 100.000 Mark erhöht worden war, wurde im selben Jahr der Seitenraddampfer ‚Aller‘ als Neubau der Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft AG Uebigau in Betrieb genommen. Die Zahl der Schleppkähne erhöhte sich 1902 um vier mit einer Ladefähigkeit von jeweils 200 Tonnen. Im Folgejahr kamen

noch vier weitere hinzu, von denen zwei später zu Tankschiffen umgebaut wurden. 1904 wurde der schon länger diskutierte Celler Hafen samt Hafenspeicher (430 qm) und elektrischem Hafenkran von der Stadt unter finanzieller Beteiligung des Norddeutschen Lloyds für über 300.000 Mark errichtet und an die CSG verpachtet. Zugleich stellte man ein Anschlussgleis zur neuen Kleinbahn Celle-Wittingen her. Ein Jahr später erfolgte eine kräftige Kapitalerhöhung auf 250.000 Mark,²³ welche die Bestellung eines Seitenraddampfers von 200 PS und eines für den Verkehr auf der Unterweser geeigneten Schraubendampfers zur Folge hatte. Zudem wurden sechs Last- und vier Tankkähne à 300 Tonnen für den Öltransport (unter anderem bei Fr. Richardt in Hameln) geordert.

Aufgrund des gestiegenen Frachtverkehrs fand 1906 eine Erweiterung der Hafenanlagen statt, was wiederum unter finanzieller Beteiligung des Norddeutschen Lloyds geschah. In diesem Zusammenhang wurden ein weiterer Hafenkran und ein Kalischuppen errichtet. Da der für Ende Mai von der Werft J. Frerichs & Co. in Osterholz-Scharmbeck zugesagte Dampfer ‚Wietze‘ nicht fertiggestellt wurde und sich der im September 1906 ausgelieferte Dampfer ‚Oker‘ als *zu scharf gebaut* erwies, konnte das Transportvolumen nicht im gewünschten Maße erweitert werden. Als Ersatz für die ‚Oker‘ wurde bei der Dresdner Werft, die schon den Dampfer ‚Aller‘ gebaut hatte, ein neuer Dampfer (der später

²⁰ Denkschrift, S. 2.

²¹ Minister für öffentliche Arbeiten, S. 176.

²² Die Aller-Lastschiffe besaßen folgende Abmessungen: Länge 48,5 m über alles, größte Breite über den Spanten 7,0 m und eine kleinste Seitenhöhe von 1,6 m. Der Tiefgang im unbeladenen Zustand betrug 0,32 m. Bei einer Tauchtiefe von 1,5 m hatten sie eine Tragfähigkeit von 330 t (vgl. Teubert, S. 322).

²³ Zum Vergleich: Die Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft verfügte sieben Jahre nach ihrer Gründung bereits über ein Stammkapital von 1,4 Millionen Mark (Angabe aus einer Werbeanzeige von 1926).

offenbar den gleichen Namen erhielt) für 78.000 Mark bestellt.

Im Jahr darauf wurde das Gesellschaftskapital auf 500.000 Mark verdoppelt, da man für den weiteren Ausbau der Gesellschaft *eine erhebliche Vermehrung* des Schiffsparks für erforderlich hielt. So kam es zur Bestellung des Raddampfers ‚Niedersachsen‘ (200 PS) und zehn neuer Kähne von je 300 Tonnen Tragfähigkeit (bei der Schiffs- und Maschinenbau-Gesellschaft GmbH Rendsburg, ehem. Weber & Libbertz). Der mit beinahe einjähriger Verspätung gelieferte Dampfer ‚Wietze‘ zeigte sich sodann mit Mängeln behaftet und wurde zurückgegeben. Als Ersatz konnte von der Firma Joh. Berg in Delfzijl (Niederlande) ein Dampfer gleichen Namens zur Verfügung gestellt werden, der 1912 an die Schleppschiffahrts-Gesellschaft Unterweser verkauft wurde. Im Celler Hafen entstanden eine Hellinganlage zur Reparatur, Inspektion und Reinigung der Lastkähne sowie eine Reparaturwerkstätte und ein zweiter elektrischer Kran.

Die Wasserverhältnisse und die Kanalisierung der Aller

Angesichts der schwierigen Schifffahrtsverhältnisse setzte die CSG von Anfang an große Hoffnungen in eine Regulation der Aller. Letztlich war aber vor allem die expandierende Öl- und Kaliindustrie treibende Kraft für den weiteren Ausbau der Wasserstraße. Albert Haacke und der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyds, Heinrich Wiegand (1855-1909), erreichten es schließlich durch persönliche Intervention in Berlin – unterstützt durch Leo Sympher (1854–1922), der als Ingenieur maßgeblich am Bau des Mittellandkanals beteiligt war –, dass 1908 zwischen Preußen und

der Stadt Celle darüber ein Vertrag zustande kam.²⁴ Im Rahmen der von der Preußischen Bauverwaltung auszuarbeitenden sogenannten Allerkanalisierung sollten vier Staustufen (in Oldau bei km 15, Bannetze bei km 27, Buchholz/Marklendorf bei km 38 und Hademstorf) gebaut werden, um eine durchgehende Fahrtiefe von 1,50 Meter unter MNW zu erreichen. Die Stadt Celle, welche das Recht erhielt, die Wasserkraft an den Staustufen für eine jährliche Pacht von je 10.000 Mark zur Elektrizitätsgewinnung zu nutzen,²⁵ sollte dabei entsprechende Garantien zur Verzinsung der auf 3,8 Millionen Mark veranschlagten Baukosten²⁶ übernehmen. Die Schleusenkammern hatten jeweils eine Länge von 165 und eine Breite von 10 Metern und konnten einen ganzen Schleppzug, das heißt einen Dampfer mit drei Lastkähnen, aufnehmen²⁷.

Für dieses Infrastrukturvorhaben, mit dessen Realisierung noch im selben Jahr begonnen wurde, war ursprünglich eine Bauzeit von vier Jahren vorgesehen. Zum großen Unmut der CSG verschob sich das Projekt zeitlich aber erheblich: Die letz-

²⁴ Luckmann, S. 4. Der Vertrag findet sich im Wortlaut abgedruckt in der Denkschrift von 1920, S. 5 f.; vgl. dazu auch das Schreiben von Albert Haacke an den Oberbürgermeister der Stadt Celle vom 13.08.1931 (StA Celle 11 H Nr. 19).

²⁵ Dazu wurden die „Allerzentralen der Stadt Celle“ gegründet, die 1909 in Oldau zunächst ein Dampfkraftwerk und 1912 ein Wasserkraftwerk in Betrieb nahmen. 1918 folgte ein Wasserkraftwerk in Marklendorf. An den anderen Staustufen verzichtete man auf die Wasserkraftnutzung (vgl. Luckmann, S. 8).

²⁶ Die tatsächlichen Baukosten betragen dann 6 Millionen Mark (Struck, S. 89).

²⁷ Heimat-Bote, S. 83.

Die kurze Geschichte der Celler Schleppschiffahrt



Verladepier mit Tanks der Vacuum Oil Company in Wietze. Historische Ansichtskarte der Deutschen Mineralöl-Industrie AG (Archiv Deutsches Erdölmuseum)

ten beiden Wehr- und Schleusenanlagen in Buchholz und Hademstorf konnten erst 1915 beziehungsweise 1916 fertiggestellt werden. Viel gravierender aber als die Verzögerung war der Umstand, dass die Regulierung offenbar nicht die beabsichtigten Effekte zeitigte, sondern angeblich sogar *keine – wenigstens [...] keine nutzbare – bessere Fahrtiefe als vor der Inangriffnahme*²⁸ bewirkte und zudem aufgrund der Wartezeiten an den Schleusen nur zusätzliche Behinderungen mit sich brachte. Die CSG intervenierte daher mehrfach beim Minister für öffentliche Arbeiten und veröffentlichte über diesen Gegenstand im Sommer 1920 sogar eine Denkschrift. In dieser heißt es gleich zu Beginn: *Die durch-*

aus unzulänglichen und sich stets weiter verschlechternden Wasserverhältnisse auf der kanalisierten Aller haben es mit sich gebracht, daß wir seit Jahren in den Sommer- und Herbstmonaten, d. h. für den größeren Teil des Jahres, den Schiffahrtsbetrieb ganz haben einstellen müssen. Unsere wiederholten, immer dringlicher werdenden Eingaben an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte um Abhilfe haben keinen Erfolg gehabt. Auf unsere letzten Eingaben vom 19. Januar und 16. Februar 1920 ist uns überhaupt keinerlei Antwort mehr zuteil geworden. Ungeachtet dessen erging am 30. Oktober ein neuerliches Gesuch seitens des neuen Geschäftsführers (seit 1918) Alexander Strack an den Minister Rudolf Oeser (1858-1926), in dem er konstatierte: Angesichts dieser Verhältnisse können wir uns nicht denken, dass die Mitteilungen der Herren Ministerialkommissare, die Allerka-

²⁸ Schreiben der CSG an unbekanntem Adressaten bzgl. eines Artikels über die *Schiffahrtsverhältnisse auf der Aller* (StA Celle 11 H Nr. 19).

nalisation sei abgeschlossen und der Vertrag mit der Stadt sei vonseiten der Regierung dadurch erfüllt, dass das Ziel, die Aller bei M. N. W. auf 1,50 m zu bringen, angestrebt sei, das letzte Wort des Ministeriums sei. Tatsache ist, dass das vertragsmässig anzustrebende Ziel, bei mittlerem Niedrigwasser eine durchgängige Wassertiefe von 1,50 m zu schaffen, nicht erreicht worden ist, vielmehr auch jetzt noch nur eine durchgängige Wassertiefe von 75 cm bei M. N. W. vorhanden ist, genau wie bei Beginn der Melioration.²⁹ In einer schriftlichen Stellungnahme teilte dieser sodann am 23. Januar 1921 daraufhin lakonisch mit: Für die weiteren Arbeiten in der Aller muss zunächst eine neue Finanzierungsgrundlage gesucht werden. Sobald die Verhandlungen hierüber abgeschlossen sind, werde ich weitere Mitteilung machen.

Die Ursache für diese wirtschaftlich untragbare Situation lag offenbar in einer unzureichenden Berücksichtigung der Konsequenzen, welche die Regulation für die Landwirtschaft haben würde. Denn durch die Aufstauung kamen nun zahlreiche tiefer liegende Ländereien trotz Anlage von Abzugsgräben in den Einzugsbereich des Grundwassers. Einzig an der obersten Staustufe, wo man Grundstücke vorausschauend künstlich aufgehöhht hatte, zeigte sich dieses Phänomen nicht. Zur Vermeidung der Vernässung konnte die Aller nicht in der notwendigen Höhe aufgestaut werden. Um diese Unzulänglichkeiten zu beheben, wären zusätzliche Mittel erforderlich gewesen, die in Anbetracht der kriegsbedingten Inflation nicht zur Verfügung standen. Im Hinblick auf die tatsächlichen Wasserhältnisse auf der Aller geben die vor-

liegenden Geschäftsberichte der CSG ab 1906 für einzelne Jahre genauere Auskünfte. So waren insbesondere die Jahre 1908, 1909, 1913 und 1915 für die Schleppschiffahrt mit Ausfallzeiten von bis zu vereinhalf Monaten am Stück (1908) und einem mittleren Wasserstand in der Zeit von Mai bis September von 0,08 Meter über Null (Pegel Celle) äußerst ungünstig. Relativ positiv stellte sich die Situation hingegen in den Jahren 1910 und 1914 dar.³⁰

Die Konkurrenz der Eisenbahn

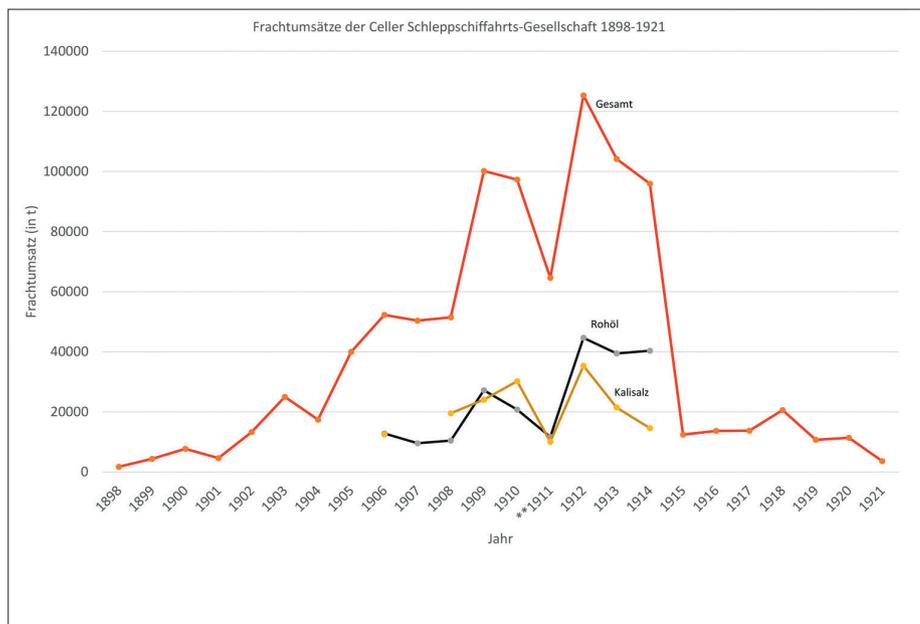
Neben den unzureichenden Wasserverhältnissen machte der CSG von 1911 ab eine staatliche Maßnahme zu schaffen, welche zu einer Halbierung des Stammkapitals führte: der mit Wirkung vom 22. September auf der Eisenbahn eingeführte Notstandstarif beziehungsweise die sogenannte Detarifierung der Futtermittel (Gerste und Mais) um zirka 50 Prozent – gedacht als Unterstützung der Landwirtschaft nach der langanhaltenden Dürre von 1911. Diese zunächst auf neun Monate begrenzte und dann um eineinhalb Jahre prolongierte Ausnahmeregelung bewirkte einen drastischen Einbruch bei diesem wichtigsten und gewinnträchtigsten Transportartikel in der Bergfahrt und kam dann 1912 richtig zum Tragen: Während 1910 bergwärts noch 18.793 Tonnen befördert wurden, waren es 1912 lediglich noch 2.131 Tonnen.

Aufgrund der für die Allerschiffahrt äußerst schädlichen Notstandstarife richtete die CSG gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Celle am 5. März 1913 eine *Petition zur Beseitigung der Ausnahmetarife für*

²⁹ Schreiben von A. Strack an den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten vom 30.10.1920 (StA Celle 11 H Nr. 19).

³⁰ Geschäftsberichte der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft G. m. b. H. Celle für die Jahre 1906-1921 (StA Celle 11 H Nr. 17).

Die kurze Geschichte der Celler Schleppschiffahrt



die Beförderung von Futtermitteln an das preußische Abgeordnetenhaus in Berlin. Darin heißt es einleitend: *Es ist inzwischen die Erkenntnis schon immer allgemeiner durchgedrungen, daß der Ausnahmetarif keineswegs die Vorteile gebracht hat, die man wohl von ihm erwartete. Der Landwirtschaft nutzt er nach dem eigenen Eingeständnis ihrer Vertreter nichts, andere Interessenten aber – namentlich die der Binnenschiffahrt und des Transportgewerbes – schädigt er aufs äußerste, ja, er wirkt geradezu vernichtend.*³¹ Erst Ende 1913 sollte der Notstandstarif aufgehoben werden; wenig später brachte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs neuerliche Einbußen mit sich.

Transportgüter und Frachtaufkommen

Während die CSG zunächst in ihrem Einzugsbereich zwischen Celle und Bremen

unter Einbeziehung der Unterweserhäfen einschließlich Oldenburg talwärts hauptsächlich Kali beförderte, diversifizierte sich das Transportgut im Laufe der Jahre erheblich. Talwärts wurden neben Kali ab 1906 vor allem Erdöl aus Wietze-Steinförde, Kies, Zement, Mehl, Rohzucker und Getreide verschifft, während bergwärts neben Getreide und Futtermitteln, Steinkohle aus dem Ruhrgebiet (für die Allerzentralen) sowie Stückgüter befördert wurden. Das obige Diagramm gibt einen Überblick über die Frachturnsätze der CSG auf der Aller von 1898 bis 1921 und weist zugleich die Anteile der Rohstoffe Kalisalz und Rohöl³² aus. Deutlich erkennbar ist der ra-

³¹ StA Celle 11 H Nr. 17.

³² Die Transportmenge des Kalisalzes kann erst ab 1906 nachvollzogen werden, da ältere Geschäftsberichte nicht vorliegen. Das Rohöl wurde aber tatsächlich erst ab jenem Jahr in Tankkähnen über den Wasserweg befördert.

pide Rückgang im Jahr der Einführung des Notstandstarifs für Futtergetreide (1911) bei der Bahn, in dem eine Befahrung der Wasserstraße zudem während 20 Wochen im Sommer und Herbst aufgrund extremen Niedrigwassers (+ 0,15 m über Null) nicht möglich war. Der starke Einbruch ab 1915 wiederum ist verbunden mit der britischen Seeblockade zu Beginn des Ersten Weltkriegs, durch welche die seewärtige Ein- und Ausfuhr vollständig zum Erliegen kam.

Das Rohöl vom Erdölfeld Wietze, welches im Auftrag der Deutschen Vacuum Oil AG, die 1907 mit der 1906 gegründeten Deutschen Mineralöl-Industrie AG einen zehnjährigen Liefervertrag abgeschlossen hatte,³³ transportiert wurde, konnte in vollem Umfang erst nach Fertigstellung der notwendigen Tankanlagen in Wietze und der Erweiterung der Raffineriekapazitäten in Schulau bei Wedel (1907) befördert werden.³⁴ Ab 1911 erfolgten dann die Transporte nicht mehr nach Nordenham, wo das Öl auf dem Betriebsgelände der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft (DAPG) in den Seetankleichter ‚Petrolina‘ umgeladen wurde, sondern direkt zur neuerbauten Raffinerie in Oslebshausen (heute ein Stadtteil von Bremen). Dadurch entstand Bedarf an mehr Transportvolumen, der durch den Bau eines größeren Tankkahns von 450 Tonnen Ladekapazität befriedigt wurde. Die Vacuum Oil, welche die Baugelder dazu zinslos zur Verfügung stellte, war zugleich bereit, eine

für die CSG günstigere Frachtrate zu akzeptieren.³⁵ Die Beladung eines Tankkahns von 300 Tonnen erforderte in Wietze nur anderthalb Stunden. Aufgrund der schnellen Abfertigung in Bremen war es möglich, bis zu vier Fahrten monatlich hin und zurück durchzuführen.³⁶

Während des Ersten Weltkriegs wurde der Rohöltransport eingestellt und nachher nicht wieder aufgenommen. Die Tankschiffe wurden vermietet und im Teeröltransport für die Marine eingesetzt.³⁷ Anders als von Heidbrink vermutet,³⁸ verblieb das Transportvolumen allerdings bis zum Krieg nicht auf dem Niveau von 1909 (27.195 t), sondern steigerte sich 1912 sogar um gut 164 Prozent (44.633 t). Bemerkenswert ist dabei die Gegenüberstellung mit der Wietzer Ölproduktion (Diagramm Folgeseite): Demnach wurden im ersten Kriegsjahr sage und schreibe 76 Prozent der Gesamtförderung über den Wasserweg abtransportiert.³⁹

Im Gegensatz zum Erdöl kam das über Celle verschiffte Kalisalz aus zahlreichen näheren und fernerer Bergwerksbetrieben – nicht nur aus dem hannoverschen, sondern auch aus dem Südhartz-Revier, nämlich aus den Kalischächten Wilhelmshall (Ilse), Westeregeln (Börde-Havel), Asse (Remlingen), Hedwigsburg (Denkte-

³³ Fünfzig Jahre, S. 14.

³⁴ In Wietze entstanden ein Verladepier mit (zunächst) zwei Tanks à 4.000 Kubikmeter Fassungsvermögen am linken Allerufer neben der Einmündung des Flüsschens Wietze sowie zwei Tanks am 1903 eröffneten Bahnhof.

³⁵ Geschäftsbericht der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft G. m. b. H. Celle für das Jahr 1912.

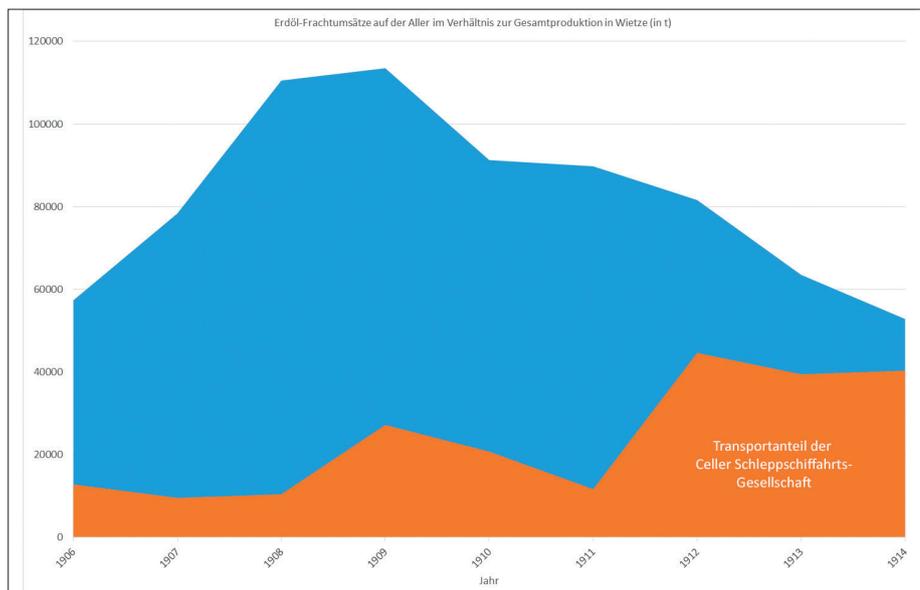
³⁶ Schreiben der CSG an die Kalisyndikat GmbH in Berlin vom 16.02.1913 (StA Celle 11 H Nr. 17).

³⁷ Heidbrink, S. 49.

³⁸ Ebd.

³⁹ Zu den Produktionsmengen werden in verschiedenen Veröffentlichungen geringfügig differierende Angaben gemacht. Vgl. zum Beispiel für die Zeit bis 1914 Kraiß, S. 60 f.

Die kurze Geschichte der Celler Schleppschifffahrt



Neindorf), Thiederhall (Salzgitter-Thiede), Siegfried-Giesen (Giesen), Staßfurt, Hohenfels (Sehnde-Wehmingen), Hugo (Sehnde), Friedrichshall (Sehnde), Bergmannsseggen (Lehrte), Niedersachsen und Riedel (Wathlingen).⁴⁰

Im Hinblick auf die Transportmengen ist festzustellen, dass diese 1906 nach Ausweis der CSG deutlich höher hätten ausfallen können, wenn die notwendigen Transportkapazitäten zur Verfügung gestanden hätten. In den Folgejahren bis 1910 (für 1907 fehlt eine entsprechende Angabe) ist dann aber eine Steigerung erkennbar. Der Einbruch 1914 ist in Zusammenhang mit der ruhenden Ausfuhr zu sehen. Nachdem die Vacuum Oil Company bei den Frachttarifen Entgegenkommen gezeigt hatte, versuchte die CSG 1913 auch das Kalisyndikat

in Berlin mit dem Hinweis auf eine mögliche Stilllegung des Schiffsbetriebs zu einer Tarifierhebung um vier beziehungsweise sechs Pfennig (nach Bremen/nach der Unterweser) zu bewegen.⁴¹ Zugleich suchte sie nach um Gewährung eines zinslosen Darlehens für die Anschaffung von drei 500-Tonnen-Kähnen. Das Entgegenkommen war jedoch begrenzt: Mit Verweis auf die bestehende Konkurrenz zwischen Celle und den sichereren Umschlagplätzen an der Weser, wurde der CSG lediglich für die Verladung von den Werken Riedel und Niedersachsen eine Erhöhung des Tarifs um vier Pfennig gewährt.

Ab dem Jahre 1916 erstreckte sich die Transportleistung der CSG überwiegend auf den neu eröffneten Rhein-Hannoverbeziehungsweise späteren Mittellandkanal und die Weser. So wurden zuletzt 1921 von der Gesamtfracht in Höhe von 48.852

⁴⁰ Schreiben der Kalisyndikat GmbH an die Celler-Schleppschiffahrts-Gesellschaft vom 25.02.1913 (StA Celle 11 H Nr. 17).

⁴¹ Vgl. Fußnote 30.

Tonnen lediglich noch 3.265 Tonnen (ca. 6,7 Prozent) auf der Aller befördert. Seit 1920 wurden auch erstmals Schifffahrtsabgaben vom preußischen Staat erhoben. Ab diesem Jahr machte sich im Massenguttransport auch zunehmend wieder die Konkurrenz der Eisenbahn bemerkbar, die in den Kriegsjahren keine Rolle gespielt hatte.⁴² Die Regulierungsmaßnahmen der Aller waren zu diesem Zeitpunkt noch immer nicht abgeschlossen, sondern auf Ende 1924 terminiert.

Angesichts der großen Betriebsverluste (93.698 Mark) im Jahr 1921 und der ungünstigen Aussichten kamen Geschäftsführung und Aufsichtsrat, dem seit 1918 Albert Haacke vorstand, überein, *eine Anlehnung an einen größeren Schifffahrtsverband* zu suchen. 1922 wurde die CSG von der Bremer und der Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft (gegründet 1893) übernommen. 1928/29 wurde die Schleppschiffahrt auf der Aller beendet.⁴³

Literatur und Quellen

Cassel, Clemens: Die Schifffahrtsrechte der Bürger von Celle. Ein Beitrag zur Geschichte der Allerschiffahrt bis zum Jahre 1649. Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen 76, Heft 4, 1911, S. 64–101.

Cassel, Clemens: Geschichte der Stadt Celle mit besonderer Berücksichtigung des Geistes- und Kulturlebens der Bewohner. Erster Band. Celle 1930, zweiter Band. Celle 1934.

Delfs, Jürgen: Die Flößerei auf Ise, Aller und Oertze. Schriftenreihe des Kreisarchivs Gifhorn 9. Gifhorn 1995.

Denkschrift über die unzulänglichen Schifffahrtsverhältnisse auf der Aller und die Kanalisierung des Flusses von Celle bis zur Leinemündung. Celle 1920.

Fünfzig Jahre Deutsche Vacuum Oel Aktiengesellschaft, Teil 1. In: Gargoyle Rundschau, Heft 2, April 1949, S. 11–20.

Handelskammer zu Hannover: Zur Wiederbelebung der Schifffahrt auf der Aller und der Leine. Mitgeteilt von der Handelskammer zu Hannover, im Juli 1890. Druckschrift, StA Celle, 11 H Nr. 7, Bd. 1.

Heidbrink, Ingo: Deutsche Binnentankschiffahrt 1887–1994. Hamburg 2000.

Heimat-Bote. Monatsblatt für die Kirchengemeinde Winsen (Aller): Die Stauwerke in Oldau und Bannetze. Teil I, 10. Jg., Nr. 9 vom 15.06.1913, S. 74 f.; Teil II, 10. Jg., Nr. 10 v. 15.07.1913, S. 83 f.

Kraiß, Alfred: Geologische Untersuchungen über das Ölgebiet von Wietze in der Lüneburger Heide. Archiv für Lagerstättenforschung, Heft 23, Berlin 1916.

Luckmann, Detlev: Wasserkraftwerk Oldau an der Aller (Baujahr 1911). Allgemeine Vorbemerkungen. Publikationen zu wissenschaftlichen Filmen, Sektion Technische Wissenschaften/Naturwissenschaften, Ser. 7, Nr. 2, 1980.

Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handels-Verhältnissen mit statistischen, Uebersichten. Vierte Abtheilung. Leipzig 1854.

⁴² Geschäftsbericht der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft G. m. b. H. Celle für das Jahr 1920.

⁴³ Cassel 1934, S. 427.

- Minister für öffentliche Arbeiten: Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900 bis 1910. Berlin/Heidelberg 1911.
- Moeck, Hermann u. Hütter, Roland: Wirtschaft in und um Celle – Historie und Gegenwart. Celle 1995, S. 6 f.
- Peters, A.: Die Geschichte der Schifffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618. Forschungen zur Geschichte Niedersachsens, Band 4, Heft 6. Hannover 1913.
- Stadtarchiv Celle (StA Celle), Akten der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft: Signaturen 11 H Nr. 7, Bd. 1–3, 11 H Nr. 17, 11 H Nr. 19, 25 J 11 und 26 V Nr. 135.
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867. 1. Legislatur-Periode, Session 1867, Erster Band.
- Strack, Alexander: Allerschiffahrt im Wandel der Zeiten. Die Weser. Monatschrift des Weserbundes e. V., Band 27, 1953, S. 70–72 und S. 88–90.
- Szymanski, Hans: Die Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. Bremen 2011.
- Teubert, Oskar: Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten. Erster Band. Leipzig 1912.
- Thies, August: Die Wasserverhältnisse der Unteraller vor 50 Jahren und heute. Heimat-Bote, 2. Jg., Nr. 1 v. 11.09.1904, S. 5 f.

Lfd. Nr.	Schiffstyp	Name	Tragfähigkeit/ Leistung	Bau-/ Lieferdatum	Hersteller/Werft	Verkauf/ Rückgabe
1	Hinterraddampfer	Nienburg	?	1898		1901
2	Lastkahn		200 t			1916
3	Seitenraddampfer	Aller 1	120 PS	1902	Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft AG Uebigau	1918
4 bis 9	Lastkahn		jeweils 200 t			1916
10 und 11	Last-/später Tankkahn		jeweils 200 t			1916
12	Seitenraddampfer*	Franzius	130 PS	1890	Gebr. Sachsenberg, Rossiau	
13	Seitenraddampfer	Oker	200 PS	1906	J. Frerichs & Co, Osterholz-Scharmbeck	1906
14	Seitenraddampfer	Oker (II)		1907	Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft AG Uebigau	
15	Schraubendampfer	Wietze	180 PS	1907	J. Frerichs & Co, Osterholz-Scharmbeck	1907
16 und 17	Lastkahn		jeweils 300 t	1906	Werft in Holland	
18 bis 21	Lastkahn		jeweils 300 t	1906	Fr. Richardt, Hameln	
22 und 23	Tankkahn		jeweils 300 t	1906/07	Fr. Richardt, Hameln	
24 und 25	Tankkahn	Celle 18 und 19	jeweils 300 t	1907	Fr. Richardt, Hameln	
26	Seitenraddampfer	Niedersachsen	200 PS	1908	Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft AG Uebigau	
27	Schraubendampfer	Wietze (II)	250 PS	1908	Joh. Berg, Delfzijl	1912
28 und 29	Lastkahn	Celle 20 und 21	300 t	1908	Schiffs- und Maschinenbau-Gesellschaft GmbH Rendsburg	
30 bis 37	Lastkahn		300 t	1908	Schiffs- und Maschinenbau-Gesellschaft GmbH Rendsburg	
38	Tankkahn	Celle 30?	450 t	1912	C. Pape GmbH, Bodenwerder	1918
			gesamt 8250 t			

* wohl nicht im Eigentum der CSG

Tabelle: Schriftmaterial der Celler Schleppschifffahrts-Gesellschaft (zusammengestellt vom Verfasser 2017)