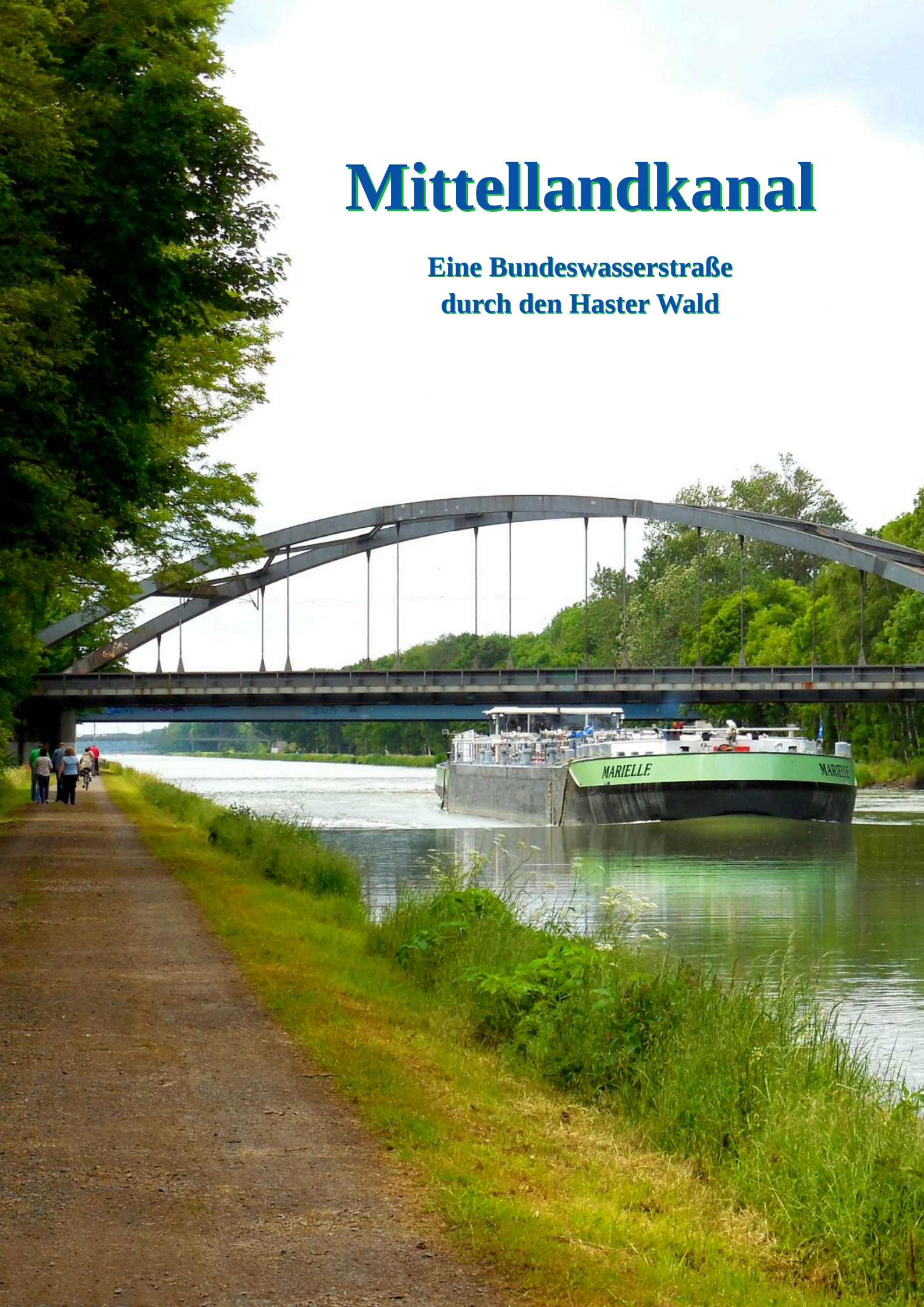


Mittellandkanal

Eine Bundeswasserstraße
durch den Haster Wald



Ems-Weser-Elbe-Kanal

Mittellandkanal

Haste

km 135,5 (Gemarkungsgrenze Haste-Idensen)

bis

km 139,8 (Gemarkungsgrenze Haste-Kolenfeld)

Neubau: 1909 - 1912

Zuständig:	Kanalbauamt Wunstorf
Bauabschnitt:	Kolenfeld - Sachsenhagen
Gesamtlänge:	4,3 km
Wasserspiegel:	50,30 Meter über NN
Erster Ausbau:	33 Meter breit und 3,50 Meter tief
Flutung:	Raum Haste 1912

Ausbau 1. Bauabschnitt

Ausbau in Richtung Hannover 53 Meter breit und 4 Meter tief

Spundwände ohne Böschung, Todesfalle für Tiere

1967	Holzeinschlag im Haster Wald und Errichtung des Spülfeldes
1969	Beginn der Verbreiterung
1971	Bau der Straßenbrücke
1972	Bau der Eisenbahnbrücke

Ausbau 2. Bauabschnitt

Ausbau in Richtung Minden 53 Meter breit und 4 Meter tief

Spundwände mit Böschung, keine Behinderung für Tiere

1990	Erneuerung der Forstbrücke
1991	Errichtung der Spülfelder
	Errichtung der Wohnwagensiedlung in Wilhelmsdorf
1995	Ende der Ausbauzeit zwischen Haste und Sachsenhagen

1. Planung und Bau

Quellen:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion: *Leben und Wirken Leo Sympher*
 Festschrift des WSA - 100 Jahre Schleuse Minden
https://de.wikipedia.org/wiki/Mittellandkanal_2023

Erste Überlegungen zum Bau eines Kanals gibt es bereits 1856 unter Mitwirkung des Kreisbaumeisters von Hartmann. Der Wasserbauingenieur Leo Sympher hat später die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projektes nachgewiesen, eine Linienführung projektiert und wesentliche Teile der Bauarbeiten geleitet. Mit dem Gesetz vom 09. Juli 1886 wird die zweite Kanalvorlage über den Bau der Wasserstraßen vom preußischen Landtag angenommen. Eine zunächst nur preußische Wasserstraßenpolitik beginnt sich erst vorsichtig zu entwickeln und sieht sich der Entwicklung des neuen Verkehrsträgers Eisenbahn gegenüber. Ein einheitliches Wasserstraßennetz existiert nicht. Den großen norddeutschen Strömen Rhein, Weser und Elbe als Hauptverkehrswege der Binnenschifffahrt fehlt eine Querverbindung. Sie bilden jeweils für sich abgeschlossene Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete. Hier setzt die Wasserstraßenpolitik ein, die den Massengutverkehr von Kohle, Erzen, Getreide und Düngemittel auf modern ausgebauten Wasserstraßen



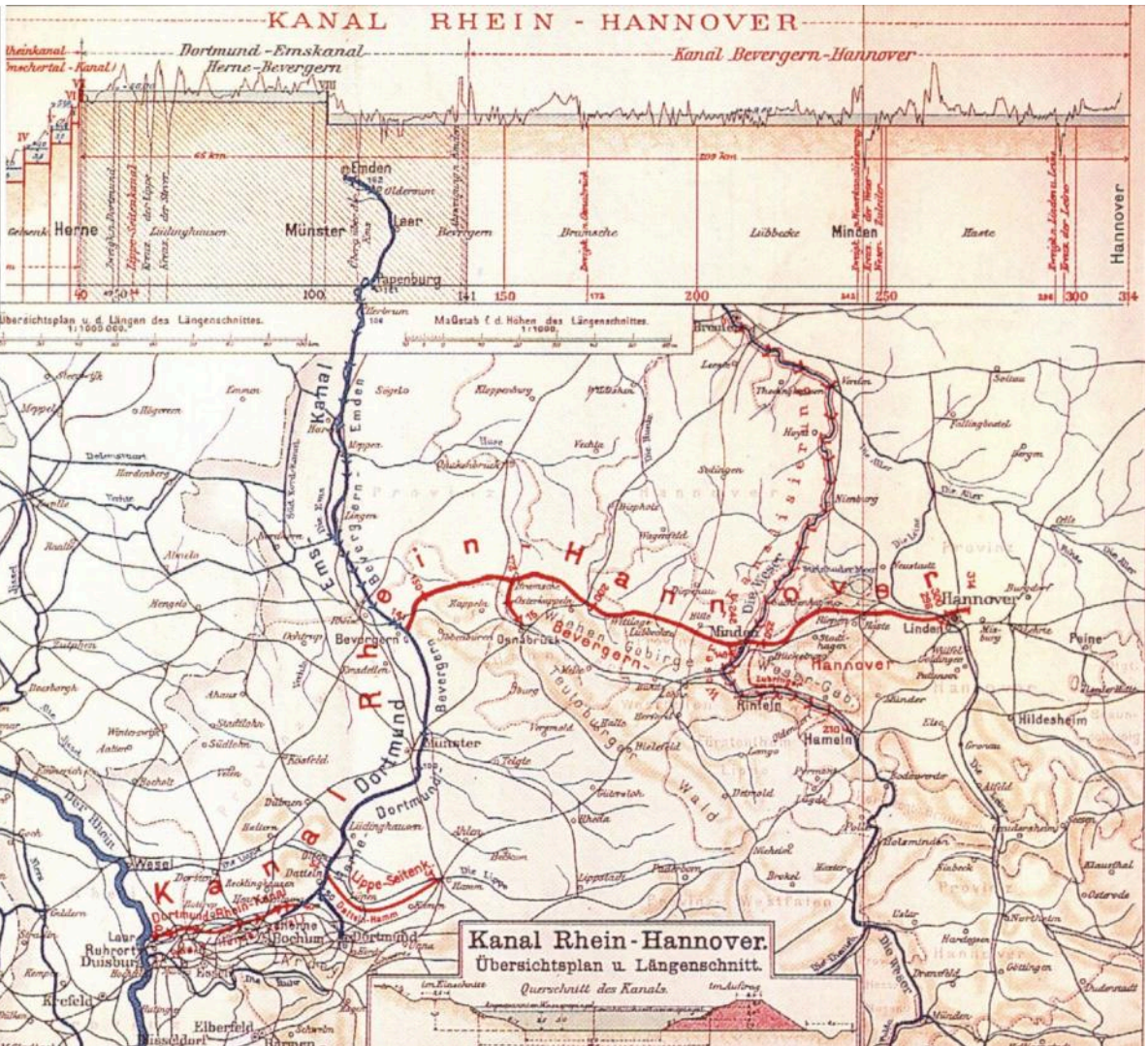
anstrebt. Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsbedingungen gegenüber der im preußischen Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen sind zu berücksichtigen. Der Kanal soll zu der Zeit für das 600 t - Schiff ausgebaut werden, damit wird für das Jahr 1908 mit einem Transportvolumen 3 924 000 to gerechnet. Verschiedene Gegner des Kanalbaus bringen ihre Argumente vor. „Bei einer Eissperre müsste die Eisenbahn doch die Kanaltransporte übernehmen.. Landwirtschaftliche Interessenten befürchten, dass der Kanal Importgetreide begünstigt, das gleiche gelte auch für Grubenholz aus dem Osten. Die östliche Kohlenindustrie befürchtet das Eindringen von der Ruhrkohle über den Kanal.“ Nach der Ablehnung der ersten Kanalvorlage für den

Bau eines Rhein-Elbe Kanals im Jahr 1899 durch den preußischen Landtag, betreibt die preußische Staatsregierung unmittelbar danach die Einbringung einer zweiten Kanalvorlage, die den erhobenen Einwänden wirksam begegnet. Die begleitende Kanalisierung der Weser finanziert Bremen aus eigenen Mitteln in Höhe von 43 Millionen Mark. Die Gesamtkosten aller Maßnahmen werden mit 389.010.700 Mark ermittelt. Die zweite Kanalvorlage wird ebenfalls abgelehnt, erst eine weitere, dritte Kanalvorlage, hat Erfolg. In dem



vom Landtag angenommenen „Wasserstraßengesetz vom 01. April 1905“ wird einem Teilabschnitt des Rhein-Elbe-Kanals zugestimmt. Der Kanal soll jetzt nur bis Bückeburg mit einem Anschluss nach Hannover, einschließlich Zweigkanal nach Linden, gebaut werden und wird unter der Bezeichnung Rhein-Weser-Kanal geführt. Der Kanal hat während der Entstehung regional die Bezeichnungen Ems-Weser-Kanal, Weser-Elbe-Kanal, Rhein-Elbe-Kanal, oder auch Ems-Weser-Elbe-Kanal. Die Bezeichnung Mittellandkanal hat sich schließlich durchgesetzt. Der MLK wurde westlich von Hannover ursprünglich für einen Verkehr mit 600 t Schiffen gebaut. Man sah aber vorausschauend bereits die Möglichkeit vor, den Wasserspiegel um 50 cm anzuheben, um so einen Verkehr mit 1.000 t Schiffen (80 m Länge, 9,00 m Breite und 2,00 m Tiefgang) zu ermöglichen.

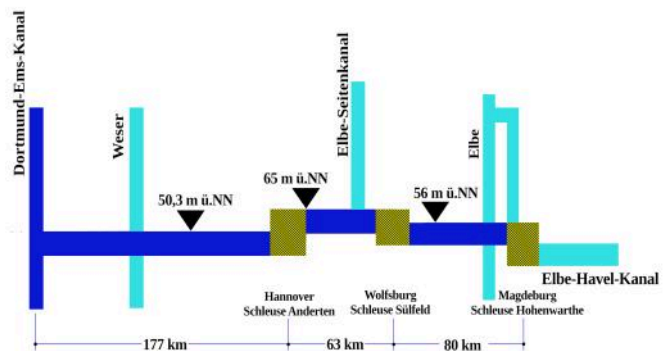




1904

Östlich von Hannover ist der MLK bereits von vornherein für das 1.000 t Schiff gebaut worden. Der Kanalquerschnitt war ein Muldenprofil mit Wassertiefen in Kanalmitte von 3,00 m - 3,50 m und Wasserspiegelbreiten zwischen 31 m und 39 m. Die Edertalsperre, auch Edersee genannt, sorgt mit 11,8 km² Fläche und 199,3 Mio. m³ Wasser für die Regulierung der Weser und des Kanals. Die Einspeisung von Wasser in den Kanal erfolgt überwiegend von der Weser. Der See sollte 1914 in Betrieb genommen werden, kriegsbedingte Verzögerungen sind jedoch bei allen Bauarbeiten zu berücksichtigen. Im Mai 1943 wurde die Ederstaumauer bei einem Angriff der Briten stark beschädigt. In der Folge ergoss sich eine Flutwelle durch das Edertal und schließlich ins Wesertal. Die Flutwelle führte dazu, dass hunderte Häuser sowie Fabriken, Eisenbahnstrecken, Straßen, Brücken und Bäume stark beschädigt, zerstört

oder weggespült wurden. Der Kanal zweigt bei Bergeshövede in der Nähe der Stadt Rheine vom Dortmund-Ems-Kanal ab und wird 1915 bis Minden, einschließlich des Stichkanals nach Osnabrück, dem Verkehr übergeben. Bis Ende 1915 kann der Kanal bis zum vorläufigen Endabschnitt Hannover-Osthafen fertiggestellt und im Herbst 1916 der Schiffsverkehr aufgenommen werden. Durch geschickte Trassenführung gelingt es, den Streckenabschnitt von Bergeshövede bis nach Anderten ohne Schleusen mit einer gleichbleibenden Wasser-spiegelhöhe von NN +49,80 m zu bauen. Später erfolgt in mehreren Stufen eine Wasserspiegelanhebung auf NN +50,30 m.



Mittellandkanal - Kanalstufen

Vorhandene Straßen- und Eisenbahnverbindungen werden durch den Kanal zunächst unterbrochen und erfordern den Bau zahlreicher Brücken und müssen durch Dämme erhöht werden, in Stadtgebieten oft in kurzen Abständen. Die Brücken werden errichtet, bevor mit dem Aushub des Kanals begonnen wird.

Mit dem Gesetz über die Herstellung von Wasserstraßen wird auch die Einführung des Schleppmonopols beschlossen, das heißt, nur staatlich zugelassene Schlepper dürfen auf den Kanälen der westlichen preußischen Provinzen fahren. Ab Anfang 1915 wird der Betrieb zwischen Bergeshövede und Minden durch das Schleppamt Minden und Ende 1916 zwischen Minden und Hannover durch das Schleppamt Hannover aufgenommen. Ende 1967 wurde das Monopol abgeschafft.

Nach Kriegsende 1918 wurden ohne Vorbereitung die Erdarbeiten für den Weiterbau des Kanals nach Peine begonnen, gleichzeitig auch die gesetzliche und parlamentarische Regelung für die Weiterführung bis zur Elbe betrieben. Mit dem preußischen Gesetz vom 05. Dezember 1920 wird die Vollendung des Kanals in seinem jetzigen Verlauf beschlossen.

Im Jahre 1938 ist die Hauptstrecke des Kanals mit Vollendung der Schleusen, sowie des Schiffshebewerkes Rothensee, fertig gestellt.

Vom Dortmund-Ems-Kanal bis nach Magdeburg hat der Mittellandkanal eine Länge von rd. 320 km und verbindet die Stromgebiete des Rheins, der Ems, der Weser und der Elbe. Über die östlich der Elbe anschließenden Wasserstraßen wird eine Verbindung über Berlin zu den osteuropäischen Wasserstraßen hergestellt. Wegen einer fehlenden Überführung über die Elbe bei Magdeburg müssen die Schiffe für den östlichen Anschluss am Schiffshebewerk Rothensee zur Elbe 11 - 18 m absteigen und gelangen einige Kilometer unterhalb durch die Schleuse Niagripp zum Ihle-Kanal. Die Verbindung zur Weser ermöglichen in Minden zwei Schleusen.

Der Mittellandkanal verfügt über ein günstiges Längsprofil mit nur drei Kanalstufen auf ganzer Länge. Dies wäre nicht möglich gewesen, hätte man den Kanal direkt durch Osnabrück, Hildesheim und Salzgitter geführt. Stattdessen wurden diese Städte über Stichkanäle an den Hauptkanal angeschlossen.

An den Kanalschleusen sind folgende Hubhöhen zu überwinden:

km 174,0 Schleuse Anderten	Hub 14,7 m
km 236,5 Schleuse Süllfeld	Hub 9,0 m
km 325,0 Schleuse Hohnewarthe	Hub 19,5 m

Angeschlossen an den Mittellandkanal sind die Häfen:

Osnabrück, 14 km langer Zweigkanal, 2 Schleusen.
Hannover-Linden, 11 km langer Zweigkanal, 1 Schleuse.
Hildesheim, 15 km langer Zweigkanal, 1 Schleuse.
Bleckenstedt-Salzgitter, 18 km langer Zweigkanal,
2 Doppelschleusen

Die wichtigsten Häfen am Mittellandkanal sind Osnabrück, Minden, Hannover, Hildesheim, Peine, Salzgitter und Braunschweig.

Verbundene Industriegebiete sind Ibbenbüren, Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg. Darüber hinaus werden über Stichkanäle wichtige Standorte in Osnabrück, Hannover-Linden, Hannover-Misburg, Hildesheim und Salzgitter angeschlossen.

Es ist erforderlich, die bestehende Vorflut von Gewässern mit Hilfe von Düchern aufrecht zu erhalten. Die Überquerung von Straßen und natürlichen Wasserstraßen ist zu berücksichtigen. So muss im Bereich der Stadt Minden ein großes Wasserstraßenkreuz entstehen. Ein Höhenunterschied von 13,30 m vom Kanalwasserspiegel zum Mittelwasser der Weser muss überwunden werden.

Um bei Schäden am Kanalbett das Auslaufen von Wasser und das Überfluten des umgebenden Geländes zu verhindern, sind zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Elbe neun Sicherheitstore vorgesehen.

Während bei der Erbauung des Kanals 1905 bis 1938 das 600 t Schiff ohne eigene Motorkraft als langsam fahrender Schleppzug maßgebend ist, gehört die Zukunft dem selbstfahrenden Motorgüterschiff mit 1350 t und mehr, sowie dem modernen Schubverband mit über 3000 t Ladefähigkeit. Dem Wandel der Schifffahrt mit erheblicher Vergrößerung des Schiffsvolumens und Steigerung des Verkehrsaufkommens stehen zu geringe Abmessungen des Kanalprofils und hoher Unterhaltungsaufwand durch die Belastung von Böschung und Sohlen entgegen.

Die besondere Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt liegt im günstigen Verhältnis vom Eigengewicht zur transportierten Last. Auf eine Tonne Last entfallen beim Schiff nur 350 kg Eigengewicht, beim LKW 600-700 kg und bei der Eisenbahn 800 kg. Der Energieverbrauch in der Binnenschifffahrt ist geringer als bei der Eisenbahn und auf der Straße. Mit der gleichen Menge Treibstoff kann eine Tonne auf der Straße 100 km, mit der Eisenbahn 300 km und auf der Wasserstraße 370 km weit transportiert werden.

Um dem modernen Schiffsverkehr gerecht zu werden, ist der Kanal zu vertiefen und zu verbreitern.

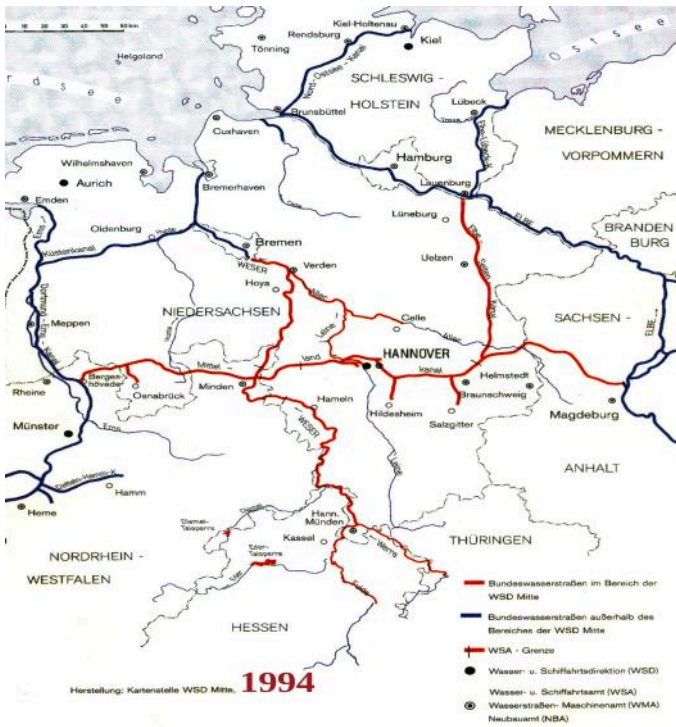
Die bei der ersten Projektierung vorgesehenen Schleppzüge können in Zukunft durch die selbstfahrenden Motorgüterschiffe (Europaschiffe) mit 1350 t oder die Schubverbände mit 3000 t Volumen ersetzt werden. Dieser Ausbau beinhaltet eine Verbreiterung des Kanals von 33 Meter auf 42 bzw. 53 Meter Wasserspiegelbreite und eine Vertiefung von 3.50 m auf 4 m Wassertiefe.

Die Querschnitte und die Möglichkeit der Gestaltung waren:

1. Alter Querschnitt für Schiffe von 1916
B/L/T 8,20 m x 67 m x 2 m.
2. Neuer Rechteckquerschnitt
(beidseitig Spundwand) bei dichter Besiedlung
3. Neuer Rechteck-/Trapezquerschnitt
(Spundwand einseitig)
4. Trapezquerschnitt / Böschungsbauweise
in dünn besiedelten Streckenabschnitten,
wo eine Breitenausdehnung möglich ist.

Das hatte zur Folge, dass alle Brücken und Unterführungen angepasst werden mussten.

Während die Wege der anderen Verkehrsträger die Landschaft unvermeidlich mit Bändern aus Beton und Stahl zerschneiden, werden Flüsse und Kanäle zunehmend als erhaltenswerte Biotope angesehen. Mit ihrer Uferbepflanzung bereichern sie die Landschaft und dienen Millionen Menschen zur Erholung. Uferzone und Randbepflanzung werden nach neusten Erkenntnissen gepflegt und beim Neu- und Ausbau unter Beratung fachkundiger Landschaftsgestalter angelegt. Unvermeidliche Bauten sind weitgehend unter der Erde verborgen. Oberirdisch werden sie architektonisch ansprechend gestaltet und sorgfältig in die Landschaft eingepflegt.



Beim Bau des Ems-Weser-Elbe Kanals (Mittellandkanal) um 1910



2. Haste

von westlich km 135,5 bis östlich km 139,8.

Textquellen:

Forstakten und Auswertungen durch FAR E.Homburg

Aufzeichnungen von Heinrich Holstein

Zeitzeugenberichte

Vorbereitungen im Forstgutsbezirk Haste erfolgen 1906 bis 1909. Beteiligt an der Planung, Genehmigung und Ausführung sind:

Königliches Kanalbauamt Bückeburg,
Regierungspräsident in Cassel, Königliche
Eisenbahndirektion Hannover, Kanalbaudirektion,
Landesbaudirektion, Landrat in Neustadt und Rinteln,
Oberförsterei Haste u. die Bürgermeister d. Gemeinden.

Das Königliche Kanalbauamt Bückeburg beginnt 1906 mit der Ermittlung der Kosten für die Erdarbeiten. Es werden Tageslohnkosten für Arbeiter in der Region von bis zu 2,50 M im Winter und 3,00 M im Sommer, sowie ein Fuhrlohn bis zu 6,00 M pro Pferd/Tag angenommen.

Die Oberförsterei Haste bittet das Kanalbauamt mehrfach um Angaben über den Verlauf der Trasse für den Kanal durch den Staatsforst.

Die Grundwasserstände sollen mit Hilfe der Forstmitarbeiter auf Kosten der Kanalbauverwaltung regelmäßig kontrolliert werden.

Ende 1907 wird mit dem Abstecken der Strecke Haste-Colenfeld begonnen. Dafür wird zunächst eine Gasse von 2 m Breite durch den Wald frei gemacht.

1908 liegt die Genehmigung für die erforderlichen Forstarbeiten zur Räumung der Trasse des Rhein-Weser Kanals vor. Die Pläne enthalten Angaben über die Breiten, die Aushubmengen, Lagerstätten, Brücken und Wege. 400.000 m³ Aushub sind auf 4 ha, bis zu 5 m hoch auf Forstgelände abzulagern. Fünf Brücken sind im Bereich der Oberförsterei Haste vorgesehen.

Die Abholzungen werden im Winter durchgeführt, damit im Frühjahr 1909 mit den Erdarbeiten begonnen werden kann. Nutzbare Hölzer wird die Forstverwaltung entfernen.

Die Forstverwaltung möchte das Recht zur Flößerei auf dem Kanal wahren und bittet außerdem Jagdfrevler nicht beim Kanalbau zu beschäftigen. Bei der Anlage von Wegen ist eine ausreichende Befestigung sowie die Holzabfuhr zu den Bahnhöfen zu berücksichtigen. Den Forstmitarbeitern ist jederzeit der Zutritt zu den Kanalflächen zu gestatten.

Es wird beschlossen, den direkten Weg von Haste nach Idensen einzuziehen und den Verkehr über Forsthaus II in Haste zu leiten.

Einsprüche betreffen überwiegend die Sorge um die Erhaltung der Vorflut, Vorflutverbesserungen südlich des Kanals, Wegeanschlüsse, Vergrößerung der Düker und Brückenbreiten.

Neben den Arbeiten zur Räumung der Haupttrasse wird beidseitig eine 1,5 m breite Parallelgasse erforderlich.

Es wird angegeben, dass die Erdarbeiten bis Ende November 1912 und alle übrigen Arbeiten bis Ende November 1913 beendet sein werden.

Bei Einspruchsverhandlungen für das Gebiet des Kreises Grafschaft Schaumburg in der Zuständigkeit wird festgestellt, dass Abschnitte des Kanalverlaufs zum Gemeindebezirk Idensen gehören. Auf den Plänen werden Grenzen zwischen der Provinz Hessen und Hannover geringfügig verändert.

Die landespolizeiliche Prüfung und vorläufige Planfeststellung des Entwurfes für den Ems-Weser-Kanal im Bereich Haste ist erfolgt. Erstmals ist zu lesen, dass das Kaliwerk Bokeloh für eine Hafenanlage eine 4 ha große Fläche beansprucht.

Da Ende 1908 die Absteckungen der Kanalverwaltung nicht ausreichend erkennbar sind, können die Forstarbeiten nicht wie geplant fortgeführt werden. Eine Verbesserung der Kennzeichnung wird von der Kanalbauverwaltung zugesagt.

Es wird ergebnislos ersucht die Forstarbeiten bis Anfang 1909 zu bewältigen. Sofern es an Arbeitskräften mangeln sollte, können aus der Umgebung arbeitslose Leute, die sich laufend bewerben, dem Revieramt zugeschickt werden. Gefällt wird nur das brauchbare Stammholz. Die Rückung wird von der Kanalverwaltung bezahlt, die auch das Strauchwerk, das Schwachholz und die Stuken beseitigt.

Anfang 1909 kommt vom Kanalbauamt die Bestätigung, dass in Sachsenhagen und Idensen Häfen vorgesehen sind. Die Kosten dafür betragen bis zu 17.000 M. Die Bauweise und Benutzung der Häfen zum Verladen von Holz sind beschrieben.

Ausführung der Kanalbauarbeiten

Zur Herstellung des Kanalbettes verwendet man Saugbagger, Trockenbagger und Dampfschaufeln. Anfangs werden mit Pferdegespannen, Loren und Schubkarren, später auf eigens angelegten Schienenstrecken mit Dampfzügen die Erdmassen bewegt.

Damit das Wasser nicht im Erdreich versickert wird die Kanalsole mit Ton abgedichtet. Fotos zeigen den beschwerlichen Arbeitseinsatz beim Bau des Kanals. Bereits im Morgengrauen muss täglich der Bagger mit Holz und Kohle angeheizt werden, damit er zu Arbeitsbeginn betriebsbereit ist.



Die technische Ausstattung der Baumaßnahmen ist in dem Aufsatz über Planung und Bau des Kanals beschrieben.

Die Arbeiter kamen aus dem ganzen Reichsgebiet und dem Ausland und waren meist in Holzbaracken in der Nähe des Haster Waldes untergebracht. Eine Kantine hatte ihren Standort vermutlich am sogenannten Zigeunertor, nordwestlich der Eisenbahn, nahe der Straße nach Wunstorf. Die Gemeinde und die Polizeistation in Haste waren davon in besonderer Weise betroffen. Im Protokoll der Gemeinde Haste vom 16.08.1910 ist zu lesen: „.....wurde einstimmig beschlossen, ein Spritzenhaus mit Arrestzelle zu bauen, da die vielen verhafteten Kanalarbeiter die Erbauung eines solchen Hauses bedingen.“

Haste war von Anfang an vom Kanalbau, nicht nur durch den Eingriff in den Haster Wald, in besonderer Weise betroffen. Es entstehen die Wilhelmsdorfer Teiche durch die Entnahme von Ton für die Kanalabdichtung.

Ab 1969 wird mit der Kanalverbreiterung von Haste in Richtung Hannover begonnen.



Die Verbreiterung ist erforderlich geworden, da immer größere Schiffe auf der Wasserstraße fahren.

Der Kanal wird seit Baubeginn der Verbreiterung auf der Südseite ausgebaut, ein erneuter Eingriff in Waldgebiete ist unvermeidlich. Die neue Böschung soll mit abgesenkten Spundwänden erfolgen, die bis zur Wasseroberfläche begrünt werden, und wie eine Versuchsreihe bewies, den durch den Kanal wechselnden Tieren einen Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Im April 1991 wird angekündigt, dass die Verbreiterung des Mittellandkanals auf der 3,1 Kilometer langen Strecke zwischen der Idenser Brücke und der Liegestelle in Haste im kommenden Sommer beginnen wird. Es wird mit einer Bauzeit von etwa zwei Jahren gerechnet. Schon jetzt muss eine Verstärkung des Dammes im Bereich der Liegestelle durchgeführt werden. Dabei wird die Böschung des Dammes abgeflacht und der gesamte Damm vergrößert, um eine für den heutigen Stand der Technik erforderliche Sicherheit zu erreichen.

Der bisherige Kanalseitengraben wird im Zuge dieser Maßnahmen verschoben.

Im August 1991 entsteht zwischen dem Ortsteil Wilhelmsdorf und dem Mittellandkanal eine Riesenbaustelle. Alle Baumaßnahmen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Kanalverbreiterung. Überall sind Baumaschinen im Einsatz. Neue Gräben werden bereits angelegt, große Bodenbewegungen sind im Gange. Man ist an dem unter der Erdoberfläche gelagerten Ton interessiert, der zur Abdichtung des Kanals benötigt wird und trägt den Mutterboden ab. Es entsteht auf dem Gelände eine Siedlung mit Wohncontainern und Versorgungsleitungen für die Unterkunft der beschäftigten Arbeiter.

Die Tongrube, die im Oktober 1991 den Eindruck eines Mondkraters vermittelt, ist bei den Arbeiten für die Verbreiterung und Vertiefung des Mittellandkanals beim Ortsteil Wilhelmsdorf entstanden. Das gesamte Areal ist zwei Hektar groß, aus dem bisher etwa 100.000 Kubikmeter Erdreich entnommen wurden.

Der Abbaubereich dient dem Zweck, den Füllboden für den neuen Kanaldamm auf der Südseite des Kanals zu gewinnen, und außerdem zur Gewinnung von Ton für die Herstellung der Schalenschicht für den Kanal. Die Grube wird nach Abschluss der Arbeiten zum Teil wieder verfüllt.

Im März 1993 wird der Kanalabschnitt von Haste bis Idensen für abgeschlossen erklärt. In diesem Bereich ist der Mittellandkanal auf einer Länge von 3,8 Kilometer mit einem Kostenaufwand von rund 40 Millionen DM ausgebaut. Spezielle Großgeräte der Firma „Josef Möbius“ aus Hamburg ermöglichen es, die Vertiefung und Verbreiterung, überwiegend im Unterwasserbereich, unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt durchzuführen.

Die Böschung an der Südseite ist vollkommen neu erstellt. Zum Schutz vor Aus- und Unterspülung sind die zum Wasser hinweisenden Ufer mit Steinschüttung versehen. Im Schnitt sind täglich 35 Beschäftigte im Einsatz.

Ende 1993 wird in Haste nach weiteren Tonvorkommen im Bereich der alten Tonlöcher in Wilhelmsdorf gesucht. Bis zu einer Tiefe von zehn Metern ist eine sehr fetthaltige Tonschicht vorgefunden worden. Für die Baumaßnahmen ein kostbarer Gewinn.

Der jetzt geförderte Ton ist für den Ausbau und die Abdichtung von neuen und alten Böschungsanlagen am Mittellandkanal besonders gut geeignet.

Im September 1995 wird die restliche Teilausbaustrecke des Mittellandkanals zwischen den Brücken Auhagen und Idensen freigegeben. Obwohl neue Brücken und Düker fertiggestellt sind, gibt es noch viel zu tun, bis der Bauabschnitt endgültig übergeben werden kann.

Allein 60.000 Kubikmeter Boden sind für den neuen Kanalseitendamm einzubauen. Diese Bodenmengen werden gewonnen aus der Überlagerung der Tonentnahmen (40.000 m³) und dem Aushub alter Kanalquerschnitte (20.000 m³).

Fünf Düker sind abzurechen. Die Abbruchmassen und der Aushub für die Herstellung der neuen Kanalquerschnitte (etwa 300.000 m³) gelangen in die Bodendeponie in Wilhelmsdorf. Die verbleibenden Restmengen gehen auf die Deponie in Hülshagen.



100.000 m³ Aushub werden zur Wiederauffüllung der Tonlöcher genutzt. Ebenerdig wird die Fläche wieder verfüllt und teilweise ein Erlenbruchwald darauf gepflanzt.

Von dem Ton, der mit einer Fördermenge von 55.000 m³ aus 10 m Tiefe gefördert wird, und der besonders gut für Dichtungsarbeiten geeignet ist, werden im Bereich Idensen 35.000 m³, in Minden 15.000 m³ und der Rest im Leinetal eingebaut.



Der Arbeitsablauf:

Zunächst wird eine 20 cm starke Tondichtung eingebaut. Geschützt wird sie mit einem Geotextil-Filter-Überzug. Hierauf kommen Schüttsteine (40 cm), die mit Beton gegen Bewegungen gesichert werden. An beiden Seiten entsteht ein Betriebsweg für künftige Inspektionen, der auch von vielen Fuß- und Radwanderern in Anspruch genommen wird.

Fest steht, dass der „Berg“ an der Idenser Kanalbrücke

in ein Erholungsgelände verwandelt werden soll. Es bleibt abzuwarten, ob die Idee hier eine Rodelbahn anzulegen, stand hält. Weiter ist geplant, die aufgeschütteten Bodenmassen teilweise zu begrünen oder zu bepflanzen.

Der Ausbau des Mittellandkanals im Streckenbereich zwischen der Auhäger- und Idenser Brücke ist 1997 bereits seit einiger Zeit beendet. Der Betriebsweg auf beiden Böschungsseiten wird erstellt und das „Bau-Camp“ in Wilhelmsdorf ist bereits geräumt.

Geblichen ist der Erdberg, der begrünt und bepflanzt werden soll. Maßgebend mitgewirkt am Baufortschritt haben die Mitarbeiter des Kanalneubauamtes. Oberbauleiter Wollnitzke, Bauleiter Lannewehr und die Schachtmeister waren stets bereit, über die Vorgänge Auskunft zu geben. Der mitverantwortliche Schachtmeister Günter Ölmeyer, unter der Bezeichnung „Oely“ und als „Vater des Bau-camps“ bekannt, muss nun sein Büro aufgeben und Abschied nehmen. Die Einwohner von Wilhelmsdorf zeigen für alle Baumaßnahmen Verständnis. Nie wurden Klage geführt, lässt der Schachtmeister gesprächsweise anklingen, und die Zusammenarbeit mit der Forst, mit der Gemeinde Haste und dem Kanalneubauamt waren stets zufriedenstellend. Während der gesamten Bauzeit gab es nur einen kleinen Arbeitsunfall. Am 19.04.1994, beim Einschwimmen des Osterriehe-Dükers durch den Mittellandkanal in der Nähe der Idenser Kanalbrücke, stürzten sieben Arbeiter nach einem Seilriss in den Kanal. Ernstlich verletzt hat sich dabei niemand.



3. Brücken und Düker

Textquelle: Aufzeichnungen von Heinrich Holstein

Verkehrswege

Bereits beim Bau des Kanals 1909 entsteht durch die Entnahme von Füllboden, der zur Aufschüttung des Bahndammes benötigt wird, der Heidornsee im Haster Wald.



Alle Brückenbauwerke müssen auch der neuen Breite angepasst werden und die Anlieger werden jeweils über benachbarte Brücken umgeleitet.

Die lichte Höhe unter den Brücken werden von 4 m auf 5,25 m ebenfalls den neuen Erfordernissen angepasst.

Im ersten Bauabschnitt der Kanalverbreiterung 1971/72 werden die Bahnbrücke und die Straßenbrücke über die B442 erneuert.

Im zweiten Bauabschnitt 1990/91 werden die Forstbrücke mit einer Nutzbreite von 4,50 m und die Idenser Brücke wieder mit einer Nutzbreite von 6,10 m erneuert.



links unten: Forstbrücke
oben: Bahnbrücke über die Bundesstraße
unten: Straßenbrücke über die Bundesstraße



Einspruchsheber und Behördenvertreter verhandeln über ein Abflachen der Brückenrampensteigung der Idenser Brücke von 1:25 auf 1:40, da die landwirtschaftlichen Fuhrwerke der Bauern keine Bremsvorrichtung haben. Außerdem ist wegen des Fuhrwerksverkehrs zwischen Idensen und Bahnhof Haste die Fahrbahnbreite der Brücke von 4,5 auf 5 m mit zusätzlich 2 Fußwegen zu verbreitern.

Ein Nachruf für eine Brücke

In Kürze heißt es Abschied nehmen von einem Bauwerk, das sowohl „zwei Welten“ trennt, als auch zwei verbindet und lange Jahre nach ihrer Fertigstellung „heiß umkämpft“ wurde.

Im Amtsdeutsch handelt es sich hierbei schlicht um die „Brücke 205“, die die Landstraße von Haste nach Idensen über den Mittellandkanal führt.

Für die ältere Generation aus Haste-Wilhelmsdorf und Rehren A/R auf dieser Seite und Idensermoor - Niengraben und Idensen auf der anderen Seite ruft das Bauwerk neben seiner eigentlichen Bedeutung als Bindeglied zwischen zwei Welten ganz andere Erinnerungen wach:

Der Anfang dieses Jahrhunderts erstellte „Ems-Weser-Elbe-Kanal“, heute Mittellandkanal genannt, trennt hier die Provinz Regierungsbezirk Hannover, Kreis Neustadt a.Rbg. von der Provinz Hessen-Nassau, Regierungsbezirk Cassel, Kreis Grafschaft Schaumburg.

Der Kanal trennt auch gleichzeitig zwei zum Teil völlig verschieden strukturierte Gebiete.

Noch heute sind die Unterschiede in der anders klingenden Plattdeutschen Mundart erkennbar.

Auch jetzt noch bezeichnen die alteingesessenen „Hannöverschen“ ihre südlichen Nachbarn scherzhaft als „Blinde Hessen“.

Bis in die vierziger Jahre hinein ist hier oftmals der Treffpunkt und Schauplatz mancher „Straßenschlacht“ zwischen den „Hannöverschen“ und „Hessischen“ jungen Männern. Bei den Auseinandersetzungen, bei denen, wie die Älteren berichten, so manche Luftpumpe entzwei ging, spielte nicht nur das Überschreiten der von den Gruppen auf der Mitte der Brücke festgelegten „politischen Grenze“ die ausschlaggebende Rolle. Anlass der „Gefechte“ waren mitunter die hüben und drüben begehrten Bräute. Und die hielten sich meist wohlweislich aus der Streiterei heraus, um sich hernach dem Sieger zuzuwenden.

Ganz anders verlief die Nachkriegszeit. Die Brücke, von der Zerstörung durch Sprengung verschont geblieben, wurde zum idealen Treffpunkt und Bindeglied der Jungen und Mädchen.

Besonders in der Sommerzeit trafen sie sich hier gern, um sich im damals recht sauberen Wasser des Kanals zu erfrischen.

Dass der Sprung von der Brücke, und sogar vom hohen Brückenbogen, als besondere Mutprobe galt, wird der Vollständigkeit halber erwähnt, aber auf keinen Fall als nachahmenswert herausgestellt.



Die „Gemeinschaft der Wilhelmsdorfer Jungen“ pflegt seit ihrer Gründung ein sehr gutes, ja sogar freundschaftliches Verhältnis zu den Vereinen in Idensen. Die Sprüche „Sie heiratet einen aus dem Hessenland“ oder „Er heiratet eine von hinter dem Kanal“ gehören der Vergangenheit an.

Auf der Straße zwischen Haste-Wilhelmsdorf und Idensen ist seit dem 12. Mai 1992 wieder eine Brücke zu sehen, auch wenn die Strecke erst im September wieder befahrbar sein wird.

Eine Spezialfirma war gestern den ganzen Tag mit dem Einschwimmen des 150 Tonnen schweren Kolosses beschäftigt. Die neue Brücke wird 68 Meter lang und damit exakt 26 Meter länger als ihre im vergangenen Jahr abgerissene Vorgängerin.

Während im allgemeinen nur Stabbogenbrücken gebaut werden, sind die im hiesigen Bereich erstellten Brücken als Stahlfachwerkbrücken mit geschwungenem Obergurt gebaut.

Rund 2,7 Millionen DM lassen sich Bund und die Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen und Bremen allein die Erneuerung der Idenser Brücke kosten. Zusammen mit den Straßenbaukosten sind Kosten von 3,5 Millionen DM entstanden.

Mit der Errichtung der Brücke ist Halbzeit für den Ausbau zwischen Haste und Sachsenhagen. Es müssen noch drei weitere Brücken erneuert werden.

Übernommen hat den Bau die Firma Schachtbau aus Nordhausen: Sie hat die Einzelteile in den vergangenen Monaten in Teilstücken angeliefert und entsprechend zusammengeschweißt. Mit einem Autokran ist sie dann auf eine vorbereitete Vorschubbahn am südlichen Ufer des Mittellandkanals gehoben worden. Gestern folgte dann der schwierigste und langwierige Akt, die Brücke wurde mit Hilfe eines schwimmenden Pontons und hydraulischen Greifzügen auf die gegenüberliegende Seite des Kanals gezogen.

Was sich in der Theorie einfach anhört, ist in der Praxis mit großen Schwierigkeiten verbunden: Denn durch den Wind ist das Manövrieren der schweren Konstruktion sehr schwierig. Die Umlenkzüge können sich nur Zentimeter um Zentimeter nach vorn bewegen, der Schlepper muss ständig gegenlenken.

Zum Ende des Einschwimmens ist ein zweiter Schlepper erforderlich, der dem Ersten mit einer weiteren Stütze die Brücke abnehmen muss, da dieser sonst auf die Böschung laufen würde. Die Firma aus Nordhausen ist bereits seit dem Sommer des vergangenen Jahres in Idensen tätig. Bis zur Freigabe des Verkehrs werden die Arbeiter und Ingenieure noch vier weitere Monate brauchen. Auch die Niengraber Brücke ist von der selben Firma errichtet worden.

Die Kanalbrücke ist ein Symbol für Zusammenhalt, die Wilhelmsdorfer und Idenser feiern am 10. Oktober 1992 ihre „Wiedervereinigung“. Den ersten großen Ansturm hat die durch die Verbreiterung des Mittellandkanals erforderlich gewordene neue Brücke zwischen unserem Ortsteil Wilhelmsdorf und Idensen überstanden.

Bei großer Ausgelassenheit und fröhlicher Stimmung veranstalten die Bürger aus Haste-Wilhelmsdorf und Idensen anlässlich dieser „Wiedervereinigung“ ein „Brückenfest“.

Der Ortsbürgermeister Willi Bokeloh aus Idensen kann eine große Anzahl von Gästen begrüßen.

Sein besonderer Gruß gilt dem Vorstand des

Kanalneubauamtes in Minden, Baudirektor Klimpel, und Bauoberrat Klingelhöfer vom Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig sowie Vertretern der am Bau beteiligten Firmen und die Bürgermeister der angrenzenden Gemeinden, Wolfgang Moczall, Haste, und Otto Lattwesen, Rehren A/R.

Bürgermeister Bokeloh erwähnt: „Die Baumaßnahmen haben hier in der Natur große Wunden geschlagen. Aber es bleibt auch festzustellen, dass große Zugeständnisse seitens der Kanalverwaltung gemacht wurden, um manche angenehme Situation für unsern Lebensraum zu schaffen“.

Bürgermeister Wolfgang Moczall verstand es die Sympathie der Zuhörer mit der Feststellung zu gewinnen, dass er es wieder einmal miterleben darf, wie der Haster Ortsteil Wilhelmsdorf und Idensen das nachbarschaftliche Verhältnis pflegt.

Baudirektor Klimpel ging in seinem Bericht noch einmal kurz auf die Notwendigkeit der Kanalverbreiterung ein. Der Mittellandkanal ist die einzige Ost- Westverbindung auf dem Wasserweg in Norddeutschland. Nach den erstellten Zukunftsplänen wird für das Jahr 2010 ein Transportaufkommen von 26 Millionen Tonnen vorausgesagt. Bei den Brücken von Niengraben und hier sind Sonderkonstruktionen erstellt worden, die auch dem Denkmalschutz voll Rechnung tragen.

Mit dem Ausspruch: „Die Zeit der Trennung ist vorbei, die Brücke ist jetzt frei“ wird der gemütliche Teil des Tages eingeläutet. Auf der Brücke treffen sich die beiden Bürgermeister Wolfgang Moczall und Willi Bokeloh, um sich die Hände zu reichen. „Bei dieser Gelegenheit bedanke ich mich bei den Grundstückseigentümern, die das zur Erweiterung des Kanals notwendige Land abgegeben haben. Auch freue ich mich über das gute Einvernehmen zwischen Passanten und Bauarbeitern“, betont Bürgermeister Bokeloh noch einmal.

Bei diesem Brückenfest wird für das leibliche Wohl von der Feuerwehr Idensen gesorgt. Es gibt Erbsensuppe, Bratwurst, kalte und warme Getränke. Für die musikalische Unterhaltung und für Kuchen und Kaffee sorgen die Mitglieder der Gemeinschaft der Wilhelmsdorfer Jungen.

Auf der Brücke aufgebaute Zelte laden zum längeren Verweilen ein. Die verkehrenden Schiffe lassen bei der Durchfahrt ihre Schiffssirenen ertönen.

Am Freitag, den 16. Oktober 1992, wird die neue Brücke für den Verkehr freigegeben.

Geschätzte 1,2 Millionen Kubikmeter Aushub im Bereich Haste sind insgesamt beim Bau des Kanals abzulagern, zunächst auf einer vorhandenen Kippe bei Hülshagen und im Rahmen der Neuplanung auf einer weiteren Kippe südlich des Kanals an der Idenser Brücke.

Alle den Naturhaushalt und das Landschaftsbild betreffenden Anregungen und Empfehlungen werden bei einer Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes berücksichtigt.

Düker

Von den zwölf ehemaligen Dükern werden neun wieder hergestellt.



Auedurchlass

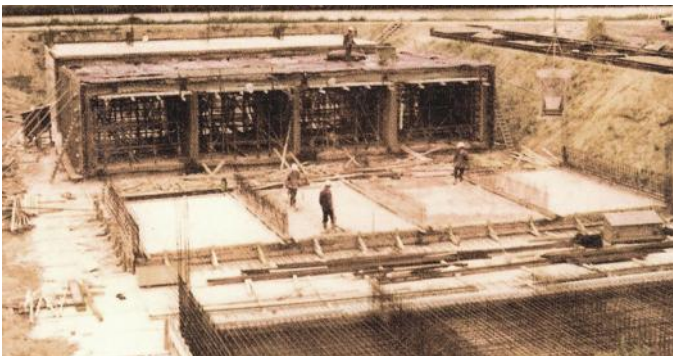
Aufwendig und viel beachtet ist 1978 der Bau der Aue-Durchführung unter dem Kanal. Ein Stahlbeton-Senkkasten wird nahe Kolenfeld in einer Baugrube erstellt. Nach Fertigstellung wird die Baugrube geflutet und der schwimmfähige Senkkasten zur 2,5 km entfernten Einbaustelle von zwei 350 PS starken Schleppern gezogen. An der Einbaustelle wird er gedreht, die Kammern verfüllt und so das Bauwerk auf die vorbereitete Gründung abgesenkt.

Während der Bauzeit fließt die Aue in ihrem alten Bett etwa 50 m westlich vom Einbauort. Bereits Anfang der 1970er Jahre wird die Südaue im Rahmen des Hochwasserschutzes für die Stadt Wunstorf begradigt. Der ehemalige Verlauf entspricht der Gemarkungsgrenze Haste/Wunstorf, die bei der Flussbegradigung nicht geändert wird.

Alter Südaue-Durchlass/Mittellandkanal. Der neue Durchlass bei km 139,977 liegt etwa 50 m davon entfernt.
© Creative Commons License <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> Bildarchiv https://tzw-mediarchiv.baw.de/pool/WSV_HbIda01253



Der alte Auedurchlass. Aufnahme Anfang 1950er Jahre.



Baustelle für den neuen Auedurchlass in Kolenfeld.



Der Durchlaß ist fertig und wird schwimmfähig gemacht.
Seitenböschung zum Kanal wird geöffnet.
Im Hintergrund der Sportplatz von Kolenfeld am Mühlenweg.



Die Aue erhält im Anschlussbereich ein gepflastertes Bett.



Der fertige neue Auedurchlass 1979.

4. Vorkommnisse bei Kanalbau und Schifffahrt

Auszug aus den Zeitungsberichten

12. Februar 1987

Recht ungehalten äußern sich zahlreiche Binnenschiffer, die in Haste am Liegeplatz festsitzen.

Eisbrecher lotsen den Schiffsverkehr nur von Westen nach Osten durch den starken Eisgang.

Ständig hat zuvor der Rundfunk die Schiffsführer auf die Behinderung auch in anderen Bereichen der Wasserstraße hingewiesen:

„Zwischen Haste und Pollhagen geht nichts mehr“, ist die Meldung der Wasserschutzpolizei. Die Schiffe können sich nur sehr langsam durch die Eisschollen arbeiten. Immer wieder schließt sich hinter den Schiffen die schmale Fahrinne. Da das Wasser im Kanal nicht fließt, werden die schweren Eisbrocken nicht fortgespült. Hoffnung auf Besserung der Situation können sich die Schiffer nur bei Tauwetter machen.

19. Juni 1987

Unzählige Schaulustige haben sich auf den Brücken eingefunden, die über den Mittellandkanal führen.

In einer der Radiosendungen haben sie gehört, dass aus Richtung Minden alte Dampfschiffe aus dem Industriemuseum in Dortmund auf dem Wasserweg durch den Landkreis Schaumburg kommen. Die alten Dampfschiffe, vor dem Ersten und Zweiten Weltkrieg gebaut, sind auf dem Weg zur Jubiläumsstadt Berlin.

13. Januar 1988

Mit der Wucht von rund 300 Tonnen Schubgewicht hat gegen 13:00 Uhr ein Sandbagger auf dem Mittellandkanal den östlichen Fahrbahnträger der Idenser Brücke abgerissen.

Zu dem Unfall mit erheblichen Folgen für den Zeitplan der Kanalschiffer ist es gekommen, als der Schwimmkran mit rund neun Stundenkilometern unter der Brücke hindurchfahren wollte. Normalerweise werden dann die Stelzen auf die Höhe von vier Meter abgesenkt, die beim Baggerbetrieb zum Abstützen des Schiffes auf den Kanalgrund hinuntergefahren werden, bei Fahrbetrieb aber in voller Höhe über das Schiff hinausragen.

Kurz vor der Idenser Brücke stellt die Zweimann-Besatzung des Schiffes fest, dass die Elektrik für den Betrieb der Stelzen versagt. Das Schiff ist nicht mehr zu stoppen, eine Kollision mit der 4,09 Meter hohen Brücke ist unausweichlich. Für alle Beteiligten erstaunlich ist die Standfestigkeit der 78 Jahre alten Brücke.

Trotz des heftigen Anpralls der Stahlstelzen und dem damit verbundenen Abriss des Basisträgers hat sich die Brücke nicht verändert.

Die Kapitäne der festliegenden Schiffe schimpfen, die Wasserschutzpolizei hat viel zu tun und die Bauarbeiter machen Überstunden.

Der Kapitän der „Ituna“ aus dem belgischen Gent: „Ich muss in Braunschweig Bleche holen, nach Reims/Frankreich bringen. Jetzt gehen mir vier Tage verloren.“

09. Februar 1989

Gegen 21:30 Uhr kommt es auf dem Mittellandkanal zwischen Kolenfeld und Haste zu einem Schiffsunglück. Das Frachtschiff „Niedersachsen 10“ fährt in Richtung Minden, als plötzlich eine dichte Nebelbank auftaucht. Laut Aussage des Schiffsführers sieht er das rote Positionslicht des verankerten Schwimmbaggers zu spät. Ein Ausweichen ist nicht mehr möglich. Der Bagger wird gerammt und geht unter.

Die eingeleiteten Bergungsarbeiten müssen aufgrund des Nebels jedoch bis zum Vormittag des 10. Feb. verschoben werden. Der Mittellandkanal wird in beiden Fahrrichtungen gesperrt. Eine Fachfirma aus Seelze übernimmt die Bergungsarbeiten. Taucher dichten Luken und Ritzen ab und installieren Rohre im vollgelaufenen Rumpf. Mittels Kompressoren soll Luft in das Schiffinnere gepumpt werden und so das Wrack gehoben werden. Das Innenwasser kann dabei über die verlegten Rohre austreten. Am Montag, den 13. Februar, wird mit der Bergung begonnen, jedoch durch undichte Stellen dringt erneut Wasser ein. Am Dienstag wird der Schwimmbagger endlich gehoben.

1976

Am 14. September schlug auf dem Mittellandkanal auf der Fahrt nach Hannover in Höhe der Forstbrücke ein Schiff leck. Es konnte aber noch bis zum Anleger in Höhe der Straßenbrücke fahren und legte dort an. Die Feuerwehr konnte verhindern, dass das Schiff auf Grund sank und damit den Schiffsverkehr auf dem Kanal zum Erliegen gebracht hätte.

1996

Am 04. Juni gegen 17:50 Uhr kam es auf dem Spülfeld am Kanal in der Nähe des Heidornsees zu einem Flächenbrand. Wegen der großen abzulöschenden Fläche wurde noch die Feuerwehr in Bad Nenndorf alarmiert. Es wurden während des Einsatzes 11 C-Rohre und 2 B-Rohre eingesetzt. Das Löschwasser lieferte der Mittellandkanal.

2000

Am 20. Dezember wurde die Wehr zum letzten Einsatz des Jahres gerufen. Ein Motorschiff hatte an der Anlegestelle im Mittellandkanal festgemacht. Durch einen Defekt des Antriebsmotors lief Öl in den Kanal. Um die Ausbreitung des Kraftstoffes zu verhindern, wurden Ölschlägel benötigt, die von der FTZ Stadthagen geholt und dann am Heck des Schiffes ausgelegt wurden. Nach der Reparatur des Schadens wurden diese wieder eingeholt und zur Entsorgung in die FTZ zurückgebracht.

2001

Am 16. September wurde die Mannschaft aus Haste zum dritten Mal Kreismeister in der LF Gruppe. Ein ganz besonderer Einsatz begann am 31. August um 09:34 Uhr. Der Einsatzort war an der Nordseite des Mittellandkanals Richtung Idensen. Der Notruf lautete: „Tierrettung, Hund leblos, retten oder bergen.“ Als das LF8 den Einsatzort an der Nordseite des Mittellandkanals erreichte, war der stellvertretende Gemeindebrandmeister bereits vor Ort. Eine Frau zeigte immer wieder auf einen Gegenstand, der etwa acht Meter vom

Ufer im Wasser schwamm. Sie meinte, es sei ein Hund und keiner würde ihm helfen. Es wurde das Schlauchboot aus Pollhagen alarmiert, weil die Einsatztruppe vom Ufer aus nichts unternehmen konnte. Als eine kurze Zeit später ein Schiff vorbeifuhr, wurde der „Hund“ näher ans Ufer getrieben, sodass er mit einer Stange und einer Schaufel an Land geholt werden konnte. Nun zeigte es sich, dass es ein Spiegelkarpfen von beachtlichen 75 Zentimeter Länge war. Bevor der Fisch entsorgt wurde, bestaunten ihn am Abend noch einige Kameraden unter großem Gelächter.

2010 Eisgang



2012

Der Mittellandkanal verschafft in dem Jahr viel Arbeit. Mal brennt es in den Müllboxen, oder es geht um Tierrettung, wobei uns oft vorbeifahrende Schiffe behilflich sind, weil sie die Kadaver an Land spülen.

04. Februar 2014

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig hat im Landkreis Schaumburg zwischen Sachsenhagen und Haste mit umfangreichen Baumfällarbeiten begonnen. Die Arbeiter sind auf der Nordseite des Mittellandkanals im Dammbereich tätig. Während der Fällarbeiten kommt es vorübergehend zu Behinderungen auf dem Betriebsweg. Fußgänger und Radfahrer werden gebeten, den Bereich zu meiden.

Die Maßnahme dient der Dammsicherheit, weil der vorhandene Baumwuchs mit seinen Wurzeln den Damm gefährden kann. Weil der Damm höher ist als die Felder, könnten die Wurzeln auf dem tiefen Teil des Damms diesen mit ihren Wurzeln schädigen. Im schlimmsten Fall seien undichte Stellen zu befürchten, so haben es die Wasserwirtschaftler erklärt und die Aktion kürzlich angekündigt. Das ist auch so mit der Naturschutzbehörde abgesprochen.

Als Ausgleich und Ersatzmaßnahmen hat das Wasserwirtschaftsamt Braunschweig unter anderem eine etwa 9000 Quadratmeter große Fläche auf der Südseite des Kanals zur Aufforstung erworben.

2017

Unter dem Stichwort „Hilfeleistung Schiff: Havarie, Mittellandkanal“ wurde der Löschzug Nord und der Einsatzleitwagen der Feuerwehr Bad Nenndorf alarmiert. Die Wasserschutzpolizei kam mit einem Boot ebenfalls zur Einsatzstelle. Auf dem Mittellandkanal zwischen Idensen und Haste kam es bei einem

Motorboot nach einem Schaden am Bug zu einem Wassereintrich. Durch das Leck drang so viel Wasser ein, dass das Boot zu sinken drohte. Mit Hilfe von zwei Tauchpumpen wurde der Wasserstand des havarierten Boots stabilisiert und somit das Sinken verhindert. Die Wasserschutzpolizei und die Feuerwehr begleiteten das Boot letztendlich in den nahegelegenen Yachthafen Idensen.

2021

Ein ungewöhnlicher Einsatz erreichte den Löschzug Nord in einer Nacht im August. Gemeldet wurde ein PKW, welcher auf dem Radweg am Mittellandkanal in Haste ins Wasser zu rutschen drohte. Das Fahrzeug wurde vor dem weiteren Abrutschen gesichert und mittels technischen Geräts auf den Radweg zurückgezogen.



Schiff kollidiert m

Container rutscht am Mittellandk

HASTE. Ein Schiff ist am Donnerstag bei der Fahrt auf dem Mittellandkanal gegen die Brücke gestoßen, die die B442 bei Haste über das Binnengewässer führt. Beschädigt wurde die Brücke dabei zwar nicht, ein von dem Schiff geladener Container fiel durch den Zusammenprall allerdings in den Kanal.

Das Schiff war nach Angaben der Polizeidirektion Hannover in Richtung Westen unterwegs, als es um 18.50 Uhr bei Haste zu der Kollision kam. Der Container, der dabei gegen die Brücke stieß und ins Wasser rutschte, war indes

es sich um einen sogenannten Schubverband. Dieser besteht aus einem Schubschiff und einem daran gekoppelten Leichter. Letztgenannter Schiffs zeichnet sich durch einen geringen Tiefgang aus.

Ein Statiker überprüfte die Brücke auf ihre noch vorhandene Belastbarkeit und nur unwesentliche Schäden. Auf Schleifspuren konnten jedoch keine Beschädigungen oder Veränderungen festgestellt werden, schrieb die Polizei Freitag. Der über Bord gegangene Container wurde vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal/

Schiff kollidiert mit Brücke

aus Schaumburger Nachrichten vom 13.03.2021

5. Nutzung des Mittellandkanals

Textquellen

<http://www.wsv.de>

<https://www.wsa-mittellandkanal-elbe-seitenkanal.wsv.de>
Protokolle der Gemeinde Haste

Haster Schulchronik 1952 von Hauptlehrer Hans Asche

<https://www.fischereiverein-schaumburg-lippe.de>

MLK, eine bedeutende Bundeswasserstraße.

UMWELTFREUNDLICH und WIRTSCHAFTLICH.

Das Binnenschiff besitzt Eigenschaften, die es zu einem bevorzugten Beförderungsmittel im Massengüterverkehr macht. Es ist großräumig, hat ein günstiges Verhältnis von Nutzlast zu toter Last, erfordert relativ wenig Personal und braucht verhältnismäßig wenig Energie für den Transport. Obwohl es sich im Verhältnis zu Bahn und Lkw nur auf einem kleineren Verkehrsnetz bewegen kann, ist es ein bedeutender Transportträger, weil mit Binnenschiffen in der Bundesrepublik Deutschland die Mehrzahl der Großstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie angefahren werden können. Moderne Binnenschifffahrt auf dafür ausgebauten Wasserstraßen zeichnet sich jedoch nicht nur durch größere Schiffsgefäße aus, von besonderer Bedeutung ist die bessere Auslastung der Fahrzeuge.

Nach 1945 war die Osthaltung des MLK Bestandteil der Transitverbindung für den Güterverkehr nach Berlin. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und im Zusammenhang mit einem Strukturwandel in der Binnenschifffahrt hin zu größeren selbst fahrenden Motorschiffen, war eine völlige Grundinstandsetzung des gesamten Kanals erforderlich. Man beschloss deshalb 1965 ein 3 Mrd. DM-Programm zum Ausbau der nordwestdeutschen Kanäle. Mit dem verbesserten Anschluss an die wichtigsten Nordseehäfen und die westlichen Industriezentren werden sie zukünftig über zukunftsorientierte und wettbewerbsfähige Standortbedingungen verfügen.

Ursprünglich war der Mittellandkanal für ein Güterverkehrsaufkommen von rund 4,5 Mio t geplant. Nach 1945 und der Grenze zur DDR, wurden nur noch ca. 4 Mio Gütertonnen im Transitverkehr transportiert. Seit der Wiedervereinigung 1989 hat der Güterverkehr zugenommen. Im Jahr 2007 betrug das Verkehrsaufkommen auf dem Mittellandkanal insgesamt bereits 22,6 Mio Gütertonnen. Einen erheblichen Anteil daran haben in den letzten Jahren Containerverkehre.

Das Bundesamt für Statistik hat folgende Güterverkehrsmengen veröffentlicht:

Jahr	Insgesamt	Davon					
		Eisenbahn	Straße	Binnenschifffahrt	Seeverkehr	Rohrleitung	Luftverkehr
Beförderungsmenge in 1 000 Tonnen							
2020	4.561.933	358.783	3.656.700	188.022	272.125	81.712	4.591
2000	4.115.559	299.100	3.244.200	242.220	238.254	89.398	2.387
Beförderungsmenge in Millionen Tonnenkilometer							
2020	671.760	119.790	487.400	46.338		16.686	1.546
2000	511.236	82.675	346.300	66.465		15.033	763
CO₂ Emissionen in Mio Tonnen							
2020		0,15	56,67	1,19			
1991		0,98	38,67	1,77			

Besonders für den Güterverkehr stellt der Mittellandkanal eine wichtige Transportroute dar. Schiffe können auf ihm bis zu 4.400 Tonnen Ladung befördern. Dazu gehören unter anderem Kohle, Erze, Baustoffe, Agrarprodukte, Chemikalien und auch Container. Der Kanal ist damit nicht nur eine wichtige Verkehrsader für den Gütertransport in Deutschland und Europa, sondern auch eine umweltfreundliche Alternative zum Straßentransport, da er Verkehrsbehinderungen vermeidet und den CO₂-Ausstoß reduziert.

Die Reisegeschwindigkeit für Binnenschiffe liegt bei 8 – 12 km/h je nach Schiffstyp und Kanalausbau. Trotz der geringen Geschwindigkeit bietet die Binnenschifffahrt durch die geradlinige Verbindung und das größere Transportvolumen gegenüber dem Straßenverkehr einen wirtschaftlichen Vorteil. Auf der gesamten Strecke sind nur drei Schleusungen erforderlich, die Durchfahrthöhe von 5,25 m ist inzwischen überall gewährleistet und ein Informationsfunk durchgehend verfügbar.

Binnenschiffe sind nach ihrer Verwendung bezeichnet als Frachtschiff, Passagierschiff, Arbeitsschiff und Sportboot.

Frachtschiffe werden außerdem in Wasserstraßenklassen eingeteilt.

(Klasse, Bezeichnung, Abmessungen und Ladevermögen):

Klasse I = Spits, 38,5 x 5,05 x 2,2 m, 300–400 Tonnen,

Klasse II = Kempenaar, 50,0 – 55,0 x 6,60 – 7,20 x 2,5 m, 400–600 t

Klasse III = Dortmund-Ems-Kanal-Schiff, 67,0 x 8,20 x 2,5 m, 600–1000 t, später bis 80,0 x 8,20 x 2,50 m, 1200 t

Klasse IV = Europaschiff (RHK): 85,0 x 9,50 x 2,5 m, 1350 t

Klasse Va = Großes Rheinschiff, 110,0 x 11,4 x 3,5 m, 2800 t

Klasse Vb = Schub- oder Koppelverbände bis 185 x 11,4 m, 6000 t

Klasse VIa = Schub- oder Koppelverbände

= 95,0 - 110 m x 22,8 m Breite, 6000 t

Die Leistung der Schiffsmotoren reicht von 200 kW bis 4500 kW. Der Energiebedarf je 100 tkm beträgt beim Binnenschiff 1,3 Liter, bei der Bahn 1,7 Liter und beim Lkw 4,1 Liter.

Schiffe werden in Deutschland wie Immobilien behandelt. Das Schiffsregister ist also eine Art Grundbuch. Binnenschiffe mit einer Wasserverdrängung von mehr als 10 Kubikmetern oder einer Länge von mehr als 15 m müssen ins Schiffsregister eingetragen werden und erhalten den Schiffsbrief, ein Flaggenzertifikat und/oder ein Schiffszertifikat.

Das aus diesem Dokument resultierende Kennzeichen besteht aus der im Schiffsbrief ausgewiesenen Registernummer, gefolgt von einem Kennbuchstaben. Zusätzlich muss der Name des Schiffs, der Heimat- oder Registerort sowie die Nationalität am Schiff angebracht werden, oft ist auch die Flagge des Heimathafens angebracht.

An der Seite der vorbeifahrenden Schiffe sind technische Daten zu lesen. L 85 B 9,50 T 1350 bedeutet eine Schiffslänge 85 m, Schiffsbreite 9,50 m und die Ladekapazität 1350 t.

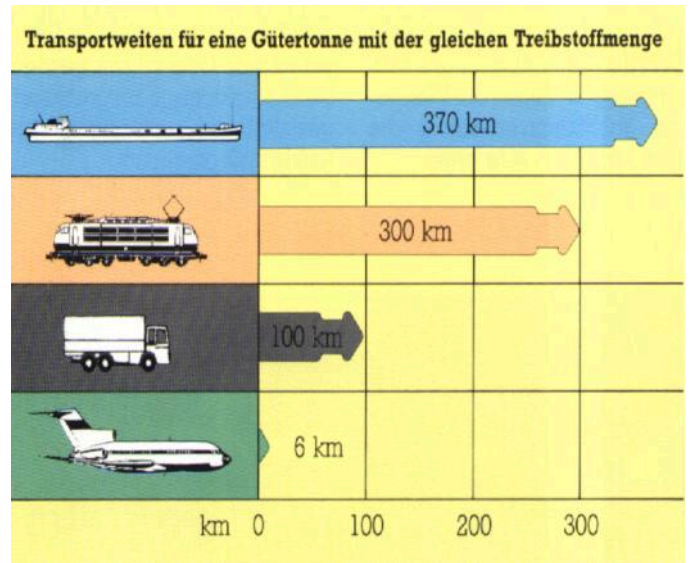
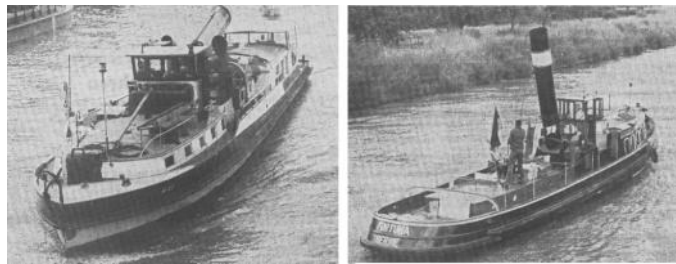
Wesentlich für die Beurteilung der Schiffe sind zudem die Bezeichnungen BRT und BRZ.

BRT=Bruttoregistertonne ist ein Raummaß für Schiffe.

Eine BRT entspricht 2,8316 m³ und gibt den für die Ladung nutzbaren Raum eines Schiffes an.

BRZ (Bruttoraumzahl) ist eine dimensionslose Zahl, die anhand der international genormten Vermessung des Schiffes errechnet wird und ist gebräuchlich für die Festlegung von Hafen-, Liege- oder Schleusungs-Gebühren.

Auch für die Personenschifffahrt ist der Mittellandkanal von Bedeutung. Viele Passagierschiffe bieten auf dem Kanal touristische Fahrten an und geben einen Einblick in die malerische Landschaft und die historischen Städte entlang der Route.



Bilder von oben nach unten:
Schlepper, Schleppzug, Selbstfahrer, Schubverband

Bilder von oben nach unten:
Personenschifffahrt, Wirtschaftlichkeit,
Anleger in Haste, Bahnbrücke

Wassersportaktivitäten

Mit den heißen Tagen wächst das Bedürfnis nach einem Badevergnügen oder anderen Aktivitäten auf dem Wasser, wie Bootfahren oder Paddeln. Die Bundeswasserstraßen mit ihrem hohen Freizeit- und Erholungswert stellen eine hohe Anziehungskraft dar. Doch so verlockend es ist, der Mittellandkanal und seine Stichkanäle sind Bundeswasserstraßen und keine ruhigen Badegewässer. Regelmäßig ereignen sich schwere Unfälle auf der Schifffahrtsstraße, da viele die Gefahren nicht erkennen.

Deshalb hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal (WSA MLK / ESK) Hinweise dazu herausgegeben.

Alle Nutzer der Wasserstraßen, sowie auch Fahrzeuge ohne Kennzeichnungs- und Führerscheinplicht müssen die Regelungen der Binnenschifffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) beachten.

Das Baden auf eigene Gefahr im Mittellandkanal wird grundsätzlich geduldet, wenn allgemeine Vorsichtsmaßnahmen eingehalten werden, ist an manchen Stellen jedoch ausgeschlossen.

In den Schleusenbereichen, sowie im Bereich von Brücken, Liegestellen, Häfen, Pumpwerken und Wehren, jeweils 100 m in beiden Richtungen, ist das Baden und Schwimmen verboten, ebenso auch das Springen von Brücken. Die Nichtbeachtung ist eine Bußgeld bewehrte Ordnungswidrigkeit oder kann gar bei Gefährdung des Schiffsverkehrs eine Strafverfolgung auslösen.

Besondere Gefährdungen:

Durch Schleusung oder vorbeifahrende Schiffe entstehen Strömungen, die selbst geübte Schwimmer oder Paddler nicht bewältigen können.

Länger im Wasser liegende Hölzer, Gegenstände oder leere Flaschen treiben nicht an der Wasseroberfläche, sondern dicht unterhalb und sind kaum zu erkennen.

Der Binnenschiffer steuert sein Schiff vom Heck aus, dadurch entsteht ein toter Winkel von mehreren 100 Metern vor dem Schiff. Einen Schwimmer kann er nicht wahrnehmen.

Eltern werden gebeten, mit ihren Kindern über die Gefahren und Verbote zu sprechen, um sie zu schützen.

Auch auf dem Wasser gilt für alle Verkehrsteilnehmer die 0,5 Promillegrenze!

Wichtige Informationen sind in der Publikation „Sicherheit auf dem Wasser“ zu lesen und unter <https://www.elwis.de> abrufbar.

In Idensen bei km 135 findet man einen Yachthafen in einem kleinen Hafenbecken am MLK. Die Steganlagen sind gepflegt, ein kleines Clubhaus befindet sich auf dem Gelände.



Viele Yachthäfen liegen in einfachen Verbreiterungen des Kanals oder alten Hafenbecken, weshalb die Skipper besondere Vorsicht walten lassen, um durch den „Schwell“ der größeren Berufsschiffer nicht gefährdet zu werden.

Wenn man unterwegs Wasser bunkern muss, kann man das direkt vom Fahrwasser aus in Minden, Hannover oder Sehnde. Auch um die Fäkalienabsaugung oder Entsorgung muss sich der Skipper zeitig kümmern. Gelöst werden diese Services meist durch Vereine und andere Organisationen.

Im Zuge des Ausbaus sind sehr viele Liegestellen für die Sportbootschifffahrt entstanden, man findet an fast jeder Liegestelle für die Berufsschifffahrt auch einen Bereich für Sportboote.



Ein umfangreiches Regelwerk begleitet dieses attraktive Freizeitvergnügen. Vorrang vor den kleineren Booten, ob Yachten, Paddler oder Ruderer haben grundsätzlich in allen Situationen die Berufsfischer. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kleinfahrzeuge auf den ausgebauten Kanalstrecken 15 km/h.

Ausführliche Informationen erhält man unter

<https://www.skipperguide.de/wiki/Mittellandkanal>

Badeanstalt in Haste

Schon 1934 gibt es auf Anregung des Sportvereins Bestrebungen, eine Badeanstalt in Haste zu bauen. Über Örtlichkeiten am Kanal und am Heidornsee wird diskutiert. Die Planungen werden bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges eingestellt, aber bereits 1950 steht ein möglicher Badebetrieb wieder auf der Tagesordnung des Sportvereins.

Das Wasserbauamt in Hannover lehnt am 15.05.1950 den Badebetrieb im Ems–Weser–Kanal nicht unbedingt ab, verlangt aber, dass dieser Betrieb örtlich festgelegt und von einer Aufsicht führenden Person überwacht wird.

Es wird der Ausbau eines Badeplatzes vorgeschlagen und zur Bedingung gemacht. Die Verantwortung über den Badebetrieb soll die Gemeinde oder ein von ihr beauftragter Sportverein übernehmen. Nach längeren Beratungen wird die Angelegenheit zurückgestellt.

Im März 1951 stellt der Turn- u. Sportverein Haste den Antrag zur Errichtung einer Badeanstalt am Mittellandkanal. Pläne für eine Anlage und ein Finanzierungsplan werden vorgestellt.

Im Sommer 1951 führt der TUS Haste weitere Gespräche mit der Gemeinde.

Danach folgt ein Vertrag mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover über den Bau einer Badeanstalt mit Auflagen. So ist die Unterhaltung und Aufsicht der Badestelle, sowie Änderungen daran ausschließlich Sache der Gemeinde. Auflagen, die sich aus der Nutzung des Kanals als Wasserstraße ergeben, einschließlich des Rückbaus der Anlage, muss die Gemeinde entschädigungslos umsetzen. Als Gebühr für die erteilte Erlaubnis zur Benutzung fiskalischen Grundeigentums zahlt die Gemeinde Haste 50 DM jährlich zum 01. Mai jeden Jahres an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Hannover.

Im Juli 1951 genehmigt der Landkreis Grafschaft Schaumburg unter Nr. 365/51 den Bauantrag.

Als Badeplatz ist ein 160 m breiter Streifen an der Südseite des Kanals unmittelbar westlich der Kanalbrücke der nach Wunstorf führenden Straße vorgesehen. Die Kanalverwaltung wird eine Treppe für Schwimmer an der Böschung anbringen lassen. Der Bau des Nichtschwimmer-Beckens hinter der Kanalböschung wird vom Turn- und Sportverein ausgeführt.



Baubeschreibung

für die Errichtung einer Badestelle am Weser-Ems-Kanal.

Die Badestelle soll am Südufer des Kanals westlich der von Haste nach Wunstorf führenden Straßenbrücke errichtet werden. Für die Schwimmer ist der Kanalabschnitt km 138,223 bis 138,307, also 144 m, vorgesehen. Für die Nichtschwimmer soll ein Becken auf dem seitlichen Streifen hergestellt werden. Für die Schonung der Böschung sind beiderseits Treppen vorgesehen. Die Badestelle wird durch eine Umzäunung abgegrenzt. Für die Schwimmer ist ein kleines Sprungbrett geplant.

Die Umzäunung soll aus einbetonierten Eisenrohren mit Maschendraht (60x60x2) hergestellt werden. Der Maschendrahtzaun wird 1,50 m hoch, der Abstand der Pfosten beträgt etwa 2,50 m. Über dem Maschendraht wird in 0,20 m Abstand ein Stacheldraht gezogen. Auf den Leinpfad wird ein 1,10 m breites Tor auf der West- und Ostseite angebracht. Das Tor bleibt im allgemeinen unverschlossen, während der Hauptbadezeit wird es durch einen Angehörigen des TuS Haste verschlossen.

Die Treppen zur Kanalseite werden von der Wasserstraßenverwaltung angelegt und unterhalten.

Die Treppen zur Liegewiese und zum Nichtschwimmerbecken werden in Beton ausgeführt. Sie werden 1,00 m breit mit 12 Stufen, Steigung 10/36 cm, versehen. Zur Kanalseite sind drei und nach der Landseite vier Treppen vorgesehen.

Das Sprungbrett soll zwischen dem zweiten und dritten Pfosten errichtet werden. Es soll auf zwei kleinen Betonpfeilern, 0,60 m bzw. 1,00 m tief, aufgestellt werden und wird so angebracht, dass es jederzeit entfernt werden kann.

Das Nichtschwimmerbecken soll, 6 x 20 m groß, mit einer Planschrinne versehen werden. Das Becken soll aus Beton mit einer Abdichtung hergestellt. Unter der Sohle soll eine 28 cm dicke Kiesschicht geschüttet werden. In die Kiesschicht werden etwa vier Stränge Tonrohre D=8 cm verlegt, die das Erdreich unter dem Becken entwässern sollen.

Das Becken wird möglichst dicht an den Seitengraben gesetzt und höher als das vorhandene Gelände liegen. Dadurch befindet sich das Becken außerhalb der Drucklinie des Dammes. Das Becken wird an der Ostseite 60 cm tief und fällt zur Westseite auf 120 cm, wobei der Wasserstand im Becken 20 cm tiefer ist. Die Speisung des Beckens erfolgt durch eine Rohrleitung D=80 mm die etwa 30 – 40 cm tief im Damm verlegt wird. Das Wasser wird durch eine am Becken aufgestellte Pumpe dem Kanal entnommen, die mit einem Sperrschieber auf dem Damm vom Zufluss getrennt werden kann. Für die Entleerung des Beckens, die in den Seitengraben erfolgt, ist ein Abflussrohr D=150 mm vorgesehen. Alle nicht besonders aufgeführten Maße sind den Plänen zu entnehmen.

Ein Teil der Arbeiten, insbesondere das Ausschachten, muss durch Hand- und Spanndienste geleistet werden.

Der Aufforderung, sich an den Arbeiten zu beteiligen, kommen zahlreiche Einwohner nach. Die Anlage des Nichtschwimmer-Beckens, vor allem auch im Interesse der Kinder, wird allseitig begrüßt. Unter Beteiligung der Schulkinder und Sportfreunde führt Gemeinderatsmitglied Heinrich Bremer sen. unter dem Jubel und Beifall der Anwesenden den ersten Spatenstich aus.

Der feierliche Akt wird mit einem Lied unter Leitung von Lehrer Bergmann eingeleitet.

Sodann spricht der 1. Vorsitzende des Turn- und Sportvereins Haste, Heinrich Gümmer, Nr. 7 (heute Hauptstr. 24), einige Begrüßungsworte und weist ganz besonders auf den Sinn und die Bedeutung der Badeanlage hin. Es wird sofort mit den Erdarbeiten begonnen.

1.800 DM wenden die Gemeinde und der Sportverein für die Badeanstalt auf. In freiwilliger Gemeinschaftsarbeit werden 120 m³ Erde bewegt, um ein Nichtschwimmerbecken neben dem Kanalbett in die Liegewiese hinein zu schaffen. Die Firma Konrad Tegtmeier, Kreuzriehe, führt die erforderlichen Betonarbeiten aus.

Dazu gehört auch ein Sprungbrett am Rande des für die Schwimmer freigegebenen Kanalteils.

Das Sprungbrett ist, um eine Behinderung der Schifffahrt auszuschließen, verstellbar.

Nach kurzer Bauzeit kann die Badeanstalt am 20.07.1952 ihrer Bestimmung übergeben werden.



Anfang 1953 wird von der Gemeinde Haste der Bauantrag für die Errichtung eines massiven Umkleide- und Toilettenhauses gestellt. Der Kostenvoranschlag für den Bau beläuft sich auf 8.306,70 DM, wovon etwa die Hälfte durch Zuschüsse gedeckt ist.

Das Gebäude kann im Frühjahr 1954 seiner Bestimmung übergeben werden. Es besitzt zwei große Umkleideräume, mehrere Toiletten und einen Geräteraum für den Bademeister.

Unter dem Walmdach befindet sich ein weiterer Raum, der die größeren Geräte aufnehmen kann.

Badeordnung für die Badeanstalt in Haste

Wer das Bad benutzen will, hat eine Eintrittskarte zu lösen. Diese Karte berechtigt zum Benutzen der Badeseinrichtung. Für die Kleideraufbewahrung ist eine besondere Gebühr zu entrichten.

Mit dem Betreten der Badeanstalt unterwirft sich der Besucher der aushängenden Benutzerordnung.

Für die Benutzung der Einzelzellen ist eine besondere Gebühr zu zahlen.

An Tagen mit starkem Besuch kann die Verwaltung die Einzelzellen als Wechselzellen einrichten und Kindern und Jugendlichen gemeinschaftliche Umkleideräume zuweisen.

Dauerkarten für die laufende Badesaison sind bei jedem Besuch des Bades unaufgefordert vorzuzeigen. Sie berechtigen nicht zum Benutzen von Einzelzellen oder der Kleiderablage.

Wird die Badeanstalt bei sportlichen Veranstaltungen oder anderen Gelegenheiten geschlossen, so wird dies am Eingang bekanntgegeben.

Personen mit ansteckenden Krankheiten oder alkoholisierten Personen ist der Besuch der Badeanstalt untersagt.

Die Gemeinde haftet nicht für verloren gegangene Kleidung und nur für Wertsachen, die bei dem Badewärter abgegeben wurden bis zum Höchstbetrag von 50,-- DM für den einzelnen Fall.

Wer die Einrichtung des Bades beschädigt, haftet dafür; wer sie verunreinigt, hat eine sofort fällige Gebühr von 3 DM an den Bademeister zu zahlen, der für die Reinigung sorgt.

Die Schwimm- Luft- und Sonnenbäder dürfen nur von Männern in Badehose mit Beinansatz und von Frauen mit Badeanzug benutzt werden.

Es ist verboten: Hunde mit in die Badeanstalt zu bringen, die Rasenfläche mit Straßenschuhen zu betreten, die Brausen länger als 2 Minuten zu benutzen, Seife außerhalb der Duschräume oder Umkleideräume zu gebrauchen.

Ballspiele sind nur auf den dazu bestimmten Plätzen erlaubt.

Für Verletzungen, die dabei vorkommen, haftet die Gemeinde nicht. Wer Turngeräte benutzt, tut es auf eigene Gefahr. Unfälle oder Verletzungen sind sogleich dem Bademeister mitzuteilen.

Die Benutzung der Schwimmbecken ist nur geübten Schwimmern erlaubt.

Sobald das Zeichen zur Beendigung der Badezeit ertönt (Glocke, Pfeife, oder Horn), hat jeder das Wasser zu verlassen.

Gefundene Sachen sind unverzüglich bei dem Bademeister abzugeben. Sie werden dort aufbewahrt und dem Verlierer, der das Besitzrecht nachweist, gegen Empfangsbescheinigung ausgehändigt.

Wer gegen diese Vorschriften verstößt oder die Anordnungen des Bademeisters nicht befolgt, kann aus der Badeanstalt gewiesen werden.

Da die Auflagen der Aufsichtsbehörden umfangreicher werden, entschließt sich die Gemeinde die Badeanstalt zu verpachten.

Um die restlichen Arbeiten für die Umkleideräume der Badeanstalt zum Abschluss zu bringen, wird ein Darlehen in Höhe von 3.000,00 DM aufgenommen.

Der Oberkreisdirektor verlangt eine Aufsichtsperson die den Grundschein der DLRG besitzt.

Außerdem werden darin folgende Einrichtungen verlangt:

Toiletten, Umkleidekabinen, Verbandsmaterial, Rettungsgeräte und ein Hinweis „Erste Hilfe“.

Herr Bade stiftet ein Urinalbecken, die Malerarbeiten und Kleiderhaken übernimmt Fa. Dohmeier.

Ein Verbandskasten wird für 16,00 DM gekauft, Reinigungsgeräte und ein Schild „Erste Hilfe“ werden beschafft. Bänke aus der alten Schule werden in die Umkleidekabine gebracht.

Die Gemeinde schließt mit dem Sportverein einen Vertrag, in dem auch die Vergünstigung der Eintrittsgelder für Vereinsmitglieder von 0,15 DM aufgeführt sind, da der Sportverein Zuschüsse vom Kreissportbund erhält. Wegen des Fehlens eines geeigneten Bademeisters sollte die Badeanstalt ab 1956 nicht eröffnet werden. Paul Krüger, der die geforderten Voraussetzungen als DLRG Mitglied erfüllt, pachtet nun die Badeanstalt von der Gemeinde und übt gleichzeitig die Stelle des Bademeisters aus.

Das Pachtverhältnis beginnt am 15. Juni 1956 und endet am 31. Dezember 1961. Es verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls es nicht von einem der beiden Vertragsteile min. 1 Jahr vor Ablauf der Pachtzeit gekündigt wird. Der Pachtpreis beträgt 400 DM jährlich und ist in vierteljährlichen Raten im voraus an die Gemeindekasse Haste zu zahlen. Außerdem übernimmt der Pächter die an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu zahlenden Gebühren.

Da Herr Krüger dieses Gebäude auch als Wohnung nutzen möchte, wird im Januar 1957 ein Schornstein eingebaut. Trotz Einspruchs der Forstverwaltung gegen eine Feuerstelle und einen Schankbetrieb wird im Herbst von Herrn Krüger eine Gaststätte eröffnet und von der Dorfjugend gern angenommen.

1958 wird aus hygienischen Gründen die Badeanstalt nicht für den Badebetrieb freigegeben. Im Fußbecken wachsen jetzt Blumen.

Ende 1961 ist die Badeanstalt wegen neuer Auflagen für die Gemeinde nicht mehr finanzierbar. Man entschließt sich, den Badebetrieb einzustellen und löst den Pachtvertrag mit Herrn Krüger auf. Neuer Pächter wird Herr Nottebrock.

Auf Grund der Planungen für die Verbreiterung des Mittellandkanals wird im Juli 1965 der Vertrag von 1951 durch das Wasser- und Schifffahrtsamt gekündigt. Der Gemeinderat hat bereits im August 1964 den Beschluss gefasst, die Badeanstalt abzureißen, sobald im Zusammenhang mit der Verbeiterung des Kanals die Kündigung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt erfolgt. Er enthält die Aufforderung, bis zum Frühjahr 1966 den alten Zustand wiederherzustellen.

Der Pächter, Herr Elma Nottebrock, nimmt die Kündigung der Wohnung in der Badeanstalt zum 31.03.1966 an und verpflichtet sich, bis zu diesem Zeitpunkt die Wohnung geräumt zu haben.

Außerdem verpflichtet er sich, die Anlage der Badeanstalt für die Gemeinde kostenlos abzubauen. Als Entschädigung hierfür erhält Herr Nottebrock die abzubauenden Teile der Badeanstalt, welche von ihm für den Bau eines Wohnhauses Verwendung finden. Alle übrigen Abbaugesenstände sind für die Gemeinde kostenlos abzutransportieren und auf dem Müllplatz abzuladen.

Angeln

Das Angeln im Mittellandkanal ist nur Personen gestattet, die eine erforderliche Sachkenntnis für die Ausübung des Angelsports nachweisen und die Erlaubnis durch den Inhaber des Fischereirechts vorweisen können.



Für den Kanalabschnitt Haste ist der Fischereiverein Schaumburg Lippe zuständig.

Durch die Mitgliedschaft zum Fischereiverein Schaumburg-Lippe e.V. verpflichtet sich jedes Mitglied, die Angelfischerei in waidgerechter Weise, unter strikter Beachtung der Niedersächsischen Binnenfischereiorordnung, der Nordrhein-Westfälischen Landesfischereiorordnung und dem Bundestierschutzgesetz auszuüben. Der Sportfischerpass, Fischereischein, Erlaubnisschein und das Fangbuch sind am Wasser stets mitzuführen.

Info's dazu erhält man auf der Webseite:

<https://www.fischereiverein-schaumburg-lippe.de>

Den Mitgliedern und Gastkarteninhabern ist das Betreten des Leinpfades am Mittellandkanal nur zur Ausübung der Fischerei und der Aufsicht gestattet.

Das Eintreiben von Pflöcken, Angelstöcken, Rutenhaltern und dergleichen in die Böschungen, das Fortwerfen von Angelhaken und -schnüren, das auch nur vorübergehende Entfernen von Steinen oder sonstige Beschädigungen der Uferdeckung, das Einwerfen von Steinen und anderen Gegenständen ins Wasser sind nicht gestattet. Den Anordnungen der Beauftragten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist Folge zu leisten.

Das Angeln darf grundsätzlich nur vom Betriebsweg oder von der in Uferbefestigungen befindlichen Berme aus erfolgen.

Jeder Inhaber des Fischereirechts an Vereinsgewässern besitzt das Uferbegehungsrecht. Zur Vermeidung von Verärgerung der Uferanlieger und zur Abwendung möglicher Schadenersatzansprüche sind alle Uferregionen jedoch äußerst rücksichtsvoll und schonend zu betreten. Dies gilt insbesondere für die Zeit der Vogelbrut.

Sämtliche Mitglieder haben das Recht, unter Vorzeigung des Sportfischerpasses, unbekannte Angler nach ihren Ausweisen zu fragen, die Ausrüstung zu kontrollieren und unberechtigte Angler vom Wasser zu weisen.

Die am häufigsten gefangenen Fische sind Zander, Flussbarsch, Aal, Rotfeder, Rotaugen, Karpfen und Schleie. Unter Artenschutz stehende Arten dürfen nicht gefangen werden.

Das Fangergebnis ist limitiert durch Begrenzung der Fangmenge/Tag und durch die Größe der gefangenen Fische.

Wandern

Der Leinpfad auf beiden Seiten des Mittellandkanal ist beliebt bei Wanderern und Radfahrern. Die Wasserstraße mit 325,3 Kilometern Länge ist die längste künstliche Verbindung in Deutschland und auf der ganzen Strecke für Fußgänger und Radfahrer freigegeben. Man erlebt auf der Tour durch Wald und Feld viel Abwechslung und interessante Begegnungen sowie wenig Steigungen. Auch wenn die Benutzung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gestattet wird, erfolgt die Benutzung der Wege auf eigene Gefahr, denn es handelt sich nicht um öffentliche Verkehrswege, sondern um Wirtschaftswege für die Kanalunterhaltung.



Rudern

Bild und Text aus <https://www.etsvhaste.de/rudern/>

Die Rudersportler sind die jüngste Sparte des ETSV und bestehen seit 2018. Rudern ist eine der wenigen Sportarten, die beinahe alle Muskelgruppen beansprucht und dabei Kraft, Ausdauer, Koordination, Kreislauf und Herz trainiert. Von Frühjahr bis Herbst trainieren wir 1-2 mal wöchentlich auf dem Mittellandkanal. Im Winter bereiten wir uns auf den nächsten Ruderbetrieb mit Kraft- und Ausdauertraining vor. Neben den Trainingseinheiten finden das Jahr über auch verschiedene Aktionen wie Sommerfest, Wanderruderfahrt etc. statt.



Objektkarte im Abschnitt Haste:

- 1 Yachthafen in Idensen
- 2 Idenser Brücke
- 3 Heidornsee (angelegt zur Erdstoffgewinnung zur Auffüllung des Bahndammes)
- 4 Auedurchlass
- 5 Anlegestelle (ehemals war an dieser Stelle die Badeanstalt in Haste)
- 6 Straßenbrücke über die Bundesstraße
- 7 Bahnbrücke über die Bundesstraße
- 8 Wilhelmsdorfer Fischteiche (angelegt zur Tongewinnung für die Kanalabdichtung)
- 9 Forstbrücke
- 10 Düker für Gewässer 3. Ordnung

Inhalt

1	Planung und Bau	3
2.	Haste von westlich km 135,5 bis östlich km 139,8	7
	Vobereitungen im Forstgutsbezirk	7
	Ausführung der Kanalbauarbeiten	7
3	Brücken und Düker	10
	Verkehrswege	10
	Düker	10
	Nachruf auf eine Brücke	11
4	Vorkommnisse	14
5	Nutzung des Mittellandkanals	16
	Bundeswasserstraßen	16
	Wassersportaktivitäten	18
	Badeanstalt in Haste	18
	Baubeschreibung	20
	Badeordnung	21
	Angeln	21
	Wandern, Rudern	22
	Objektkarte	22

Impressum

Herausgeber:	Haster Runde e.V.
Autoren:	In der Kapitelüberschrift genannte Quellen
Bilder:	aus dem Archiv der Haster Runde und von den Autoren freigegebene Bilder
Layout:	Zusammenstellung und Gestaltung L. Oelkers

