



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Führer durch das Oberwesergebiet

Dieckhoff, Otto

Hamelns [u.a.], 1912

III. Verkehrswesen. K. 1 u. 36.

urn:nbn:de:hbz:466:1-33599

in Nenndorf (die stärkste Deutschlands), Eilsen, Nammen, auch in Driburg, Meinberg, Salzhemmendorf, Seebruch und Senkelteich bei Vlotho.

III. Verkehrswesen. K. 1 u. 36.

Eisenbahnen führen auf allen Seiten an das Wesergebirgsland heran. Eintrittspunkte sind vor allem Hannover (für Berlin, Braunschweig, Hamburg, Bremen usw.), sowie Löhne, Herford und Bielefeld (für Osnabrück, Münster, Westfalen, Holland usw.) im N., auch die zwischen Hannover und Löhne liegenden Stationen Haste, Wunstorf, Stadthagen, Bückeberg, Minden und Porta; Altenbeken für Paderborn, Soest, Rheinlande usw.) im W.; Cassel und Münden (für das Hessische und Thüringen) im S.; Northeim, Kreiensen und Elze (für Nordhausen, Halle, Leipzig usw.) im O. Fast alle diese Stationen sind Knotenpunkte verschiedener Bahnen, an denen daher sämtliche Züge halten. An der Nordseite unseres Gebietes läuft die große Strecke (Berlin-)Hannover-Bielefeld (-Hamm-Cöln), an der Ostseite (Altona-Hamburg-)Hannover-Cassel(-Frankfurt) entlang. Durchschnitten wird das Gebiet von vier Hauptbahnen: Löhne-Elze und Hannover-Altenbeken im N.; diese beiden Bahnen schneiden sich in Hameln und erschließen in Verbindung mit den Zweigbahnen Weetzen-Haste und Münder-Nenndorf-Haste (zwischen der Hannover-Altenbekener und der Hannover-Mindener Bahn) und den Kleinbahnen Stadthagen-Rinteln, Emmertal-Vorwohle, Voldagsen-Duingen-Delligsen, Schieder-Blomberg und Hameln-Lage-Bielefeld den Deister, den Saupark und Osterwald, den Ith, Hils und Kahnstein, den Süntel mit der ganzen Weserkette bis zur Porta, die Gegend um Pyrmont und den Teutoburger Wald. Letzterer wird am bequemsten erreicht durch die fast überall nahe am Walde herführende Bahn Herford-Detmold-Himmighausen, welche die Bahnen Minden-Bielefeld und Hameln-Altenbeken miteinander verbindet, und Bielefeld-Brackwede-Osnabrück; durchquert wird er von der elektrischen Straßenbahn Paderborn-Bhf. Horn-Meinberg. Für das Wiehengebirge kommen noch hinzu Bünde-Bassum, Holzhausen-Bohnte und die Walücke-Bahn. Im S. wird das Wesergebiet durchschnitten von den beiden Bahnen Kreiensen-Holzminden-Höxter-Scherfede (Strecke der Bahn Berlin-Aachen) und Northeim-Ottbergen-Altenbeken (Strecke der Bahn Northeim-Soest), welche sich oberhalb der Stadt Höxter in Wehrden kreuzen. Diese Bahnen zu-

sammen mit den beiden Verbindungsbahnen Holzminden-Höxter-Ottbergen und Cassel-Hümme-Carlshafen, sowie den Linien Göttingen-Bodenfelde und Altenbeken-Warburg-Cassel und der Sekundärbahn Salzderhelden-Einbeck-Dassel erschließen insbesondere den Solling, das Gebiet um Höxter mit dem Köterberg und das obere Wesertal mit dem Reinhards- und Bramwald, auch den Teutoburger Wald und die Egge. Im äußersten S. vermitteln die Linien Göttingen-Eichenberg, Kleinbahn Göttingen-Rittmarshausen, (Halle-) Eichenberg-Münden-Cassel, Cassel-Waldkappel, Niederhone-Eschwege-Treffurt-Eisenach den Verkehr.

Im Wesertal selbst laufen von diesen Bahnen die Strecken Löhne-Hamel, Hameln-Emmertal (eine Ortschaft dieses Namens gibt es nicht; in der Nähe der Station liegen die Dörfer Emmern, Kirchohsen, Hagenohsen), Emmertal-Bodenwerder, Holzminden-Wehrden, Wehrden-Bodenfelde. Demnach fehlt an einer Bahn durch das ganze Wesertal (die auch für den Touristen sehr angenehm sein würde, da ja das Wesertal mit seinen angrenzenden Bergen die besuchenswertesten Punkte bietet) die Weserstrecke von Bodenwerder bis Holzminden und die von Bodenfelde bis Münden. Einigermassen wird für diese Gebiete eine Verbindung durch Dampfschiff und Post hergestellt.

Gewöhnliche Sonntagsfahrkarten zum einfachen Preise für Hin- und Rückfahrt auf derselben Strecke, aber nur gültig für Personenzüge und Sonntagssonderzüge, werden in beschränktem Umfange auf allen größeren Stationen des Gebietes ausgegeben, solche für Reisen, mit denen ein Landweg verbunden ist, also mit eingelegter Wanderstrecke und Rückkehr von einer anderen Station, in größerer Anzahl nur in Hannover und Linden F, einzelne auch in Cassel, Bielefeld, Osnabrück, Herford; je einmalige Unterbrechung auf Hin- und Rückfahrt ist bei diesen gestattet. Kombinierte Rundfahrkarten zu ermäßigten Preisen für die Dampfschiffe und die Emmertal-Vorwohler Eisenbahn gibt es auf den Strecken Holzminden-Bodenwerder und zurück und Hameln-Bodenwerder und zurück, aber mit Ausschluß der Staatsbahnstrecken Holzminden-Vorwohle und Hameln-Emmertal. — Über alles Nähere s. Fahrpläne und Kursbücher.

Dampfschiffahrt.

Die Geschichte der Dampfschiffahrt auf der Weser ist von besonderem Interesse. Denn selbst wenn es eine Legende ist, daß das von den Mündler Schiffen böswillig zerstörte Räderschiff, mit dem der

Marburger Professor Papin 1707 von Cassel aus die Fulda und Weser hinunterfahren wollte, schon mit Dampf getrieben wurde, so hat unser Strom doch den Ruhm, eins der ersten Dampfschiffe in Europa und das

erste in Deutschland getragen zu haben. Denn schon im Jahre 1816 wurde auf der Werft von Lange in Bremen die „Weser“ erbaut, mit einer aus Birmingham bezogenen Maschine versehen und trat ihre Fahrten auf der Unterweser an, die sie bis 1833 ausgeführt hat. In den Jahren 1817/18 wurde für den Verkehr auf der Oberweser der „Herzog von Cambridge“ auf derselben Werft gebaut. Aber dieser hat nur ein einziges Mal die Fahrt von Bremen nach Münden gemacht. Er fand so viel Schwierigkeiten und Hindernisse, daß er 12 Tage zur Bergfahrt brauchte, und so verzichtete man auf weitere Versuche. Erst nachdem durch die 1823 geschaffene „Weserschiffahrtsakte“ ein Übereinkommen zur Instandhaltung des Weserflusses seitens der anliegenden Staaten getroffen war und die Schiffbaukunst bedeutende Fortschritte gemacht hatte, wurde 1842 die „Vereinigte Weserdampfschiffahrtsgesellschaft“ gegründet, die ihren Sitz in Hameln hatte und deren Direktor der Syndikus Wermuth, der Vater des bekannten Staatssekretärs, war. Mit fünf, z. T. im Auslande, z. T. auf deutschen Werften erbauten Dampfern, darunter „Hermann“ und „Wittekind“, versah sie zwischen Hameln und Münden die Personenschiffahrt, deren größten Teil der Auswandererverkehr ausmachte. 1858 hat der Norddeutsche Lloyd die Schiffahrt übernommen, sie aber 1875 als unrentabel eingestellt, da die Auswandererbeförderung inzwischen die Eisenbahnen übernommen hatten. Doch schon 1877 nahm eine kleine Gesellschaft Hämelscher Bürger das Unternehmen wie-

der auf und stellte durch den Dampfer „Bismarck“ eine regelmäßige Verbindung zwischen Münden und Hameln her, indem das Schiff an einem Tage die Bergfahrt, am folgenden die Talfahrt machte. Als 1883 auch diese Gesellschaft die Fahrten mangels Gewinns wieder einstellen wollte, erwarb der jetzige Inhaber der „Oberweser-Personendampfschiffahrt“, Senator F. W. Meyer, den Dampfer, um mit ihm die regelmäßigen Fahrten fortzusetzen. 1900 wurde ein erheblich größerer und komfortablerer Dampfer, „Kaiser Wilhelm“, eingestellt, so daß tägliche Fahrten in jeder Richtung stattfinden konnten. Durch die Einstellung von zwei weiteren Dampfern, „Kaiser Friedrich“ und „Graf Moltke“, i. J. 1906 wurde eine zweimalige tägliche Verbindung zwischen Hameln und Münden ermöglicht. 1907 kam der „Kronprinz Wilhelm“ und 1910 als sechstes Schiff die „Braunschweig“ hinzu, so daß noch eine neue Linie zwischen Höxter und Hameln eingerichtet werden konnte. Der Verkehr hat mit der Zunahme der Schiffe stets gleichen Schritt gehalten und eine beständige Steigerung erfahren. — Ein weiterer erheblicher Fortschritt in der Personenbeförderung auf der Weser, wenn auch mehr von lokaler Bedeutung, wurde durch die Einrichtung regelmäßiger Motorbootfahrten zwischen Hameln und dem Ohrberge gemacht, die durch das Motorboot „Clara“, Besitzer Herm. Reese, Hameln, ausgeführt werden. Dazu kommen noch an Sonn- und Festtagen regelmäßige Dampferfahrten Hameln-Ohrberg und Hameln-Porta-Minden.

Die Fahrten der „Oberweser-Personen-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ mit den Dampfern „Kaiser Wilhelm“, „Kronprinz Wilhelm“, „Kaiser Friedrich“, „Graf Moltke“, „Braunschweig“ und „Fürst Bismarck“ beginnen Anfang Mai und dauern bis in die zweite Hälfte des Septembers. Bergfahrten von Hameln täglich 5⁰⁰, 9³⁰, 1²⁰. Das erste Schiff fährt bis Münden, an 8²⁰; das zweite nur bis Carlshafen, an 7⁵⁰; das dritte nur bis Höxter, an 9¹⁰, vom 1. September ab nur bis Holzminden, an 7⁴⁵. Außerdem Carlshafen ab nach Münden 7⁰⁰, an 12⁰⁰. Talfahrten von Münden 8²⁰, 1⁴⁵. Das erste Schiff fährt bis Hameln, an 6²⁰; das zweite nur bis

Holzminden, an 7⁵⁰. Außerdem Holzminden ab nach Hameln 5³⁰ und 9⁰⁰, letzteres bis zum 1. September schon von Höxter ab 8¹⁵; Hameln an 9⁰⁰ und 12³⁵.

Der Fahrpreis für die ganze, 135 km lange Strecke Hameln-Münden beträgt I. Kl. 7,20 M., II. Kl. 4,60 M. Rückfahrten zum 1 $\frac{1}{2}$ fachen Betrage gelten die ganze Saison. Kinder unter 4 Jahren in Begleitung Erwachsener sind frei, von 4—10 Jahren zahlen den halben Fahrpreis. Bei Schulfahrten von mindestens 10 Schülern in Begleitung von Lehrern wird Ermäßigung von 50% auf einfache Fahrkarten und 33 $\frac{1}{3}$ % auf Rückfahrkarten gewährt. Studenten, größere Gesellschaften und Vereine erhalten bei vorheriger Anmeldung, spätestens Tags zuvor in Hameln, bei einer Zahl von 20—30 Personen 20% und bei mehr als 30 Personen 25% Preisermäßigung auf einfache Fahrpreise, 10% auf Rückfahrkarten. An beiden Pfingsttagen und am Himmelfahrtstage wird eine Ermäßigung nicht gewährt. — Fahrtunterbrechung ist beliebig gestattet, gegen jedesmalige Bescheinigung. Für Fahrräder, Sport- und Kinderwagen, ebenso für Hunde sind ohne Rücksicht auf die Länge der Strecke 30 Pf. zu entrichten. 25 kg Handgepäck frei, sonst für je 25 kg 50 Pf. Einzelheiten über Fahrzeiten und Fahrpreise siehe in den hübsch ausgestatteten Fahrplanbüchern der Gesellschaft, die auch eine Fahrtbeschreibung und hübsche Ansichten enthalten, Preis 10 Pf. Eine eingehende Beschreibung der Fahrt mit historischen usw. Erläuterungen s. Tour 21.

Zwischen Hameln und Porta-Minden finden gleichfalls vom Mai bis September Sonn- und Festtags regelmäßige Fahrten statt, Abfahrt vom Invalidenhaus in Hameln 9¹⁵, Porta an 1⁵⁰, Minden an 2³⁰. Fahrpreis für ganze Strecke Erwachsene 1,50 M., Kinder 75 Pf. Von einer Station zur andern 40 bzw. 20 Pf. Stationen: Hameln, Oldendorf, Rinteln, Vlotho, Rehmer Insel für Oeynhaus, Porta, Minden. In Hannover werden zum Anschluß an die Dampferfahrten Sonntagsfahrkarten Hannover-Hamel über Weetzen und zurück von Porta ausgegeben; II. Kl. 4,40 M., III. Kl. 2,90 M.

Über Motorboot- und Dampferfahrten zwischen Hameln und dem Ohrberge siehe unter Hameln, Seite 247.

Post und Lohnfuhrwerk. Die Post zu benutzen wird selten nötig und rätlich sein. Meistens liegen, wenn man z. B. schlechten Wetters wegen fahren muß, Eisenbahnstationen oder Haltestellen der Dampfschiffe in der Nähe. Und wenn man nicht zu Fuß gehen will, ist eigenes Fuhrwerk vorzuziehen, weil

man in diesem Fall stets Herr seiner Zeit ist. Soweit Posten überhaupt in Frage kommen, sind sie bei den einzelnen Touren angegeben, z. B. für die Strecke Bodenwerder-Polle-Holzminden. — Lohnfuhrwerk ist überall zu haben. In den meisten Fällen sorgen auf Wunsch die Wirte dafür. Über den Preis ist Bestimmtes nicht zu sagen, er ist selbst bei Tagesfahrten verschieden nach den Orten und nach den Leistungen; die Lohnkutscher pflegen sich z. B. mehr zu berechnen, wenn es gilt, bedeutendere Höhen hinaufzufahren.

Gute oder erträgliche Fahrstraßen führen selbst zu vielen der besuchten hohen Aussichtspunkte, z. B. auf die Paschenburg, Grotenburg (Hermannsdenkmal), den Denkmalsplatz an der Porta, den Mühlenberg bei Pyrmont, den Klüt bei Hameln, nach Fürstenberg, auf den Rücken des Reinhardswaldes, des Kaufunger Waldes, zur Tillyschanze bei Münden, auf den Meißner, durch den Göttinger Wald usw. Oder wenn die Höhe selbst zu Wagen nicht erreicht werden kann, so ist doch eine Fahrt bis nahe an die Spitze möglich, z. B. beim Hohenstein, Annaturm, Nordmannsturm, beim Großen Sohl auf dem Hils, Köterberg u. dgl. m.

Gasthöfe. In den von Vergnügungsreisenden viel besuchten Gegenden des Weserberglandes ist an behaglich eingerichteten Gasthöfen kein Mangel; es sind hier die Preise die in solchen gewöhnlichen. Wer bescheidenere Anforderungen stellt, findet auch an mehr abgelegenen Orten so ziemlich überall befriedigendes Quartier; nicht selten ist ein solches gut und billig in ländlichen Wirtschaften zu haben. — Bei den einzelnen Orten sind, soweit sie bekannt waren, die Preise für Nachtlager und Frühstück (Z. m. F.), z. T. auch die Pensionspreise angegeben.

Sommerfrischen gibt es im Wesergebiet in großer Anzahl. Manche von ihnen erfreuen sich eines so guten Rufes, daß sie fast immer besetzt sind und rechtzeitige Bestellung nötig ist. Die Preise schwanken zwischen 3—6 M. täglich für Wohnung und volle Verpflegung. Ein vollständiges Verzeichnis aller Sommerfrischen wird vom Wesergebirgsverein vorbereitet, der auch jetzt schon bereitwillig Auskunft erteilt. Je nach Ansprüchen und Bedürfnissen wird man allenthalben im Wesergebiet sich niederlassen können. Die folgende Zusammenstellung enthält nur eine Anzahl der bekanntesten und günstig gelegenen, wobei alle Gasthöfe in Badeorten oder größeren Städten als selbstverständlich weggelassen sind.

Deisterpforte bei Springe, Deisterhotel in Barsinghausen, Steinkrug bei Bennigsen, Ziegenbuche bei Münder. Holzmühle

im Saupark, Gasthäuser „Zur Linde“ und „Zur Fichte“ in Osterwald. Friedrichswald, Dreyers Berggarten, Felsenkeller und Klüthaus bei Hameln. Linderhofs bei Sternberg, Waldfrieden bei Bösingfeld, Hasenbrede und Kirchheide bei Lemgo, Rickbruch bei Rinteln, „Deutsches Haus“ in Hohenhausen i. Lippe. Ratskeller und Lauensteiner Hof in Lauenstein, Forsthaus Bisperode am Ith, Marienhagen, Duingen, Forsthaus Blumenfleck bei Duingen, Kapellenhagen, Kaierde am Hils, Grünenplan, Eschershausen, Bodenwerder (auch „Lichtensruh“ b. Bodenw.), Polle, Hummersen am Köterberg. Schaumburg und Paschenburg, Steinbergen, Forsthaus am Harri, die Gasthöfe an der Porta. Iburg, Borgholzhausen, Halle i. W., Örlinghausen, Grotenburg, Berlebeck, Johannaberg, Externsteine, Kohlstädt. Schieder, Schwalenberg, Friedenstal und Sennhütte bei Pyrmont. Die Gasthöfe auf dem Pipping bei Holzminden, Felsenkeller bei Höxter und Dreizehn Linden in Corvey, Steinkrug im Solling, Fürstenberg, Neuhaus, Gasthof Fröhlich in Schönhagen, Dehrental, Hube und Waldschlößchen bei Einbeck. Herstelle, Carlshafen, Helmarshausen, Trendelburg, Gottsbüren, Sababurg, Gieselwerder, Veckerhagen, Vaake, Bursfelde, Lewenhagen; Andrees Berg, Tivoli, Schäferhof und Rehbocksweide bei Münden, Schöne Aussicht bei Wilhelmshausen, Hedemünden; Schwalbental auf dem Meißner. Rhons, Kaiser-Wilhelm-Park, Hainholzof, Södderich, Rodemühle, Waterloo, Eichenkrug, Bremke, Waldschlößchen im Bremkertal, Reinhausen bei Göttingen.

Studenten- und Schülerherbergen werden demnächst im ganzen Gebiete eingerichtet.

IV. Reisezeit und Reisepläne. K. 36.

Die Zeit zur Bereisung des Oberwesergebiets ist die gewöhnliche der deutschen Mittelgebirge. Zu allen Jahreszeiten aber wird man auf seine Rechnung kommen. Im Frühling locken besonders die frischen Buchenhänge des Werra-, Fulda-, Nieme- und oberen Wesertals von Münden bis Carlshafen (Dampferfahrt!), der Ith und die Weserkette mit ihrer Fülle von Frühlingsblumen und die im Blütenschnee ihrer Obstgärten gebetteten Dörfer und Städtchen (Witzenhausen, Gellersen bei Hameln, Todenmann bei Rinteln). Besonders reizvoll sind um diese Zeit oder im Herbst auch die im Sommer wegen des vielfachen Mangels an Schatten leicht etwas anstrengenden Wanderungen zwischen Weser und Eggegebirge, im Lippischen Berg- und Hügellande und die Kammwande-