

# Durch die sowjetisch besetzte Zone nach Bad Essen

Die „MS Wittlage“ wurde von der Teltow-Werft in Berlin gebaut und zur Taufe in den Altkreis gebracht

Von Wolfgang Hüge

**BAD ESSEN.** In den 1950er- und 1960er-Jahren herrschte im Bad Essener Hafen noch reger Betrieb. Vor allem rund um den Silo der Wilhelm Ohmann OHG, aber auch an der alten Hafenschleppmühle sowie der Großhandlung Lange & Co. fuhrten regelmäßig Lkw vor, um Ladung zu löschen oder wieder aufzunehmen.

Und immer wieder bereicherten auch Trecker mit Anhängern das Verkehrsbild im Hafen. Schiffe brachten täglich Nachschub an Getreide und holten selbiges wieder ab, wenn es getrocknet und zur Weiterverarbeitung bereit war. Von morgens früh bis in den späten Nachmittag bildeten die Laderampe, der große Bagger und das Kontor am Kornspeicher das Zentrum des damaligen Hafenlebens, aus dem wir zwei Szenen zusammengestellt haben, die daran erinnern, dass die Menschen hier bei Wind und Wetter aktiv waren. Beiden liegen Berichte zugrunde, die alten Ausgaben des Wittlager Kreisblatts entstammen. Zum einen beschreiben sie die Taufe des Motorschiffes „Wittlage“ im Jahr 1956, zum anderen einen ganz normalen Arbeitstag um 1960.

**Taufe der „MS Wittlage“ im Hafen von Bad Essen**  
Der Himmel spannte sich



Vor 50 Jahren

blau über die Felder des Wittlager Landes. Strahlender Sonnenschein lag im Kampf mit winterlicher Januarkälte. Auf der Wasserfläche des Mittellandkanals schwammen hier und dort kleinere Eisschollen. Und obwohl es bereits nach 11 Uhr vormittags war, lag noch ein leichter Nebeldunst über dem Wasserweg, der früher einmal Weser-Ems-Kanal genannt worden war. Versetzen wir uns zurück in die späten 1950er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts, als der Hafenbetrieb in Bad Essen noch in vollem Leben stand. Wir schreiben den 29. Januar 1956, ein ganz besonderer Tag für die Reederei der Gebrüder Hardach, die dort in jenen Jahren in Bad Essen den großen Kornspeicher betrieben. Aber nicht nur für Ludwig und Fritz Wilhelm Hardach, sondern auch für den gesamten Kreis Wittlage war dies ein ereignisreicher Tag. Denn an diesem vorletzten Tag des Januars 1956 wurde im Hafen von Bad Essen ein Motorfrachtschiff getauft, das den Namen des Kreises Wittlage hinaus-



Das Werk der Glücksklee-Milchgesellschaft ist auf dieser Aufnahme von 1960 links zu erkennen.

Repros: Wolfgang Hüge

gen sollte in das gesamte Nachkriegsdeutschland – und zwar über die Straßen der Binnenschifffahrt, von der Spree bis zum Rhein und

von Rotterdam bis Basel.

Die „MS Wittlage“, ein 62 Meter langes Motorfrachtschiff, wurde zuvor von der Teltow-Werft in Berlin-Zehlendorf gebaut. Mit diesem Schiff verfügte die Reederei der Gebrüder Hardach seit dem Januar 1956 über drei moderne Motorfrachtschiffe, zu denen ansonsten noch die „MS Osnabrück“ und die „MS Melle“ zählten. Vorn am Bug war das Wappen des Kreises angebracht. Mit Stahltrossen vertäut, lag das Schiff mit bunten Wimpeln festlich geschmückt im Kanalhafen unten am Speicher, mit 62 Meter Länge, 8,20 Meter Breite, und einer Seitenhöhe von 2,50 Metern. Die „Wittlage“ verfügte über eine Ladekapazität von 900 Tonnen und wurde gebaut, um hauptsächlich Erz, Kohle und Getreide zu befördern.

Ausgerüstet war das Schiff mit einem 6-Zylinder-MAN-Dieselmotor. Auf der Brücke führte Schiffsführer Arthur Pusch das Kommando. Zur Besatzung zählten zudem zwei Matrosen. Zur Taufe des Motorschiffes „Wittlage“ hatte sich die gesamte Prominenz des Landkreises eingefunden. Landrat Gieske, Oberkreisdirektor Ehren-

berg, der stellvertretende Bürgermeister von Bad Essen Düffelmeyer, die Herren Schiller und Hermes von der Teltow-Werft in Berlin, ein Herr Medenbach von der Gewerkschaft Damme, Inspektor Nordholz vom Wasser- und Schiffsamt Osnabrück, Aufsichtsbezirk Bad Essen, sowie Direktor Höhne von der „Glücksklee“-Milchgesellschaft, für die die „Wittlage“ die erste Fahrt mit Fracht ausführen sollte. Hinzu kamen für die Reederei Kaufmann Ohmann aus Dischen und der Bruder der beiden Schiffseigner, Gustav Hardach aus Melle.

Vom Schiff aus begrüßte Ludwig Hardach auch im Namen seines Bruders die Gäste und sprach seinen besonderen Dank den Herren Schiller und Hermes aus Berlin dafür aus, dass sie den langen Weg nach Bad Essen gefunden hätten. Ludwig Hardach sprach in knappen Sätzen von den Schwierigkeiten, die bei der Überführung des Motorfrachtschiffes „Wittlage“ von Berlin durch die sowjetisch besetzte Zone bis nach Bad Essen bestanden hätten, und knüpfte daran die Hoffnung, dass die Fahrt zur Spree bald ohne Schwierig-

keiten vonstatten gehen könne. Hardach dankte Landrat Gieske dafür, dass der Kreis die Patenschaft für das Schiff übernommen hatte. Die Besatzung mahnte der Miteigner, sie möge dem Namen ihres Schiffes immer Ehre machen. Dass die „MS Wittlage“ immer Wasser unter dem Kiel und Güter im Laderaum haben möge, war der abschließende Wunsch von Fritz Wilhelm Hardach. Eine Frau Pfitzner aus Bingen am Rhein taufte dann das Schiff mit den Worten: „Ich taufe dich auf den Namen ‚Wittlage‘“, und schellend zerschlug die Flasche Sekt am Bug des Schiffes. Dann übergab Werftbesitzer Schiller das Schiff an die Reederei und dankte für das Vertrauen, das der Stadt Berlin durch die Auftragserteilung geschenkt worden sei. Als die Werftflagge eingeholt wurde, klang laut die Schiffsirene hinaus in das winterliche Land. Nachdem Ludwig Hardach das Schiff übernommen hatte, sprach Landrat Gieske davon, dass ein solcher Taufakt erstmalig im Kreise Wittlage vor sich gegangen sei.

Der Landrat zog Vergleiche zwischen der öden Leere, die 1914 auf dem Kanal ge-

herrscht habe, und dem regen Betrieb der 1950er-Jahre, in denen der Mittellandkanal eine wichtige Lebensader der Wirtschaft darstellte, auf der Getreide, Kohle und Erz transportiert wurden. Er wertete die „MS Wittlage“ als Beweis für den industriellen Aufstieg des Kreises Wittlage und als ein Zeugnis des Unternehmerteils der Schiffs-eigner. „Möge das Motorfrachtschiff Wittlage zum Wohle seiner Firma hinausfahren, aber auch zum Segen des Kreises Wittlage.“

Anschließend wurde das Schiff von den Taufgästen besichtigt. Und es gab nicht wenige erstaunte Gesichter angesichts der Ausstattung der Schiffsführerwohnung auf dem Hinterschiff mit Flur, Küche, Schlafzimmer, Wohnzimmer, Bad sowie Lotsenkammer. Die vorderen Räume der Besatzung beschränkten sich auf Wohn- und Schlafzimmer für einen verheirateten Bootsmann und zwei Matrosen, ferner Küche und Bade- und Waschräume. Nach der Tauffeier trafen sich die geladenen Gäste im Anschluss im Hotel Reckum, um dort noch so manches Glas auf den „Täufling“ zu erheben.



„Marianne“ und „Mario“: Beide Schiffe legen bei Glücksklee an. Hinten rechts der markante Speicher.

## Die Arbeitsspitzen im September waren fast unerträglich

Der Alltag am Kornspeicher der Wilhelm Ohmann OHG um 1960 war kein leichter

whu **BAD ESSEN.** Im September peitscht der Regen schräg über die Wasserfläche des Kanals. An der Kaimauer beim Lagerhaus, dem 37 Meter hohen Getreidespeicher – seit 1947 unübersehbares Monument am Mittellandkanal –, haben Schlepper angelegt. Die blauen Mützen der Schiffer sind völlig durchnässt. Über ihre braunen, vom Wetter gegerbten Gesichter rinnt der Regen. Drinnen im Lagerhaus dröhnen die Maschinen. Es herrscht Hochbetrieb. Die Arbeitsspitze jetzt im September ist wie im Vorjahr fast unerträglich. Selbst am Sonntag gibt es keine Ruhe. Denn das Getreide muss in den Speicher verbracht werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es infolge seiner starken Feuchtigkeit nicht stundenlang in den Zellen liegen kann, ohne Schaden zu nehmen.

Zug war es damals im Innern des großen Getreidespeichers, feinste Staubteil-

chen flogen in die Augen. Ludwig Hardach, Mitinhaber der Firma Wilhelm Ohmann & Co., brachte das angefahren Getreide mit organisatorischem Geschick und vollautomatischem Betrieb nach und nach so unter, dass es gut getrocknet werden konnte, auch wenn dies nicht immer einfach war.

Nicht nur aus dem Landkreis Wittlage und seinen Nachbarkreisen, vor allem dem Landkreis Osnabrück und dem westfälischen Kreis Lübbecke, wurde das Getreidegut angeliefert, sondern selbst aus den entlegenen Räumen Braunschweig oder Hildesheim. Denn dort waren damals bereits sämtliche Lager- und Trocknungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Der total verregnete Sommer verzehrte die Unannehmlichkeiten nach allen Seiten hin.

Während von der Kanal-seite das Getreide mit der pneumatischen Löschanlage in den Silo befördert wurde,

konnten von der Landseite her die Lastkraftwagen entladen werden. Die unterschiedliche Mengenanlieferung machte viel Arbeit. Kleinste Partien von 500 kg bis zu 10 000 kg wurden aus dem heimatlichen Kreis angeliefert zu werden, wurde zumeist im Lohntrocknungsverfahren entfeuchtet. Zunächst aber wurde das angelieferte Getreide auf seinen Feuchtigkeitswert geprüft. Lag der über 16 Prozent, und das war bis auf Ausnahmen der Fall, musste das Getreide zunächst getrocknet werden, um lagerfähig zu sein. Die pneumatische Sauganlage füllt das Getreide in ein Becherwerk, und von dort kommt es hinauf in den siebten Stock zum Verteilerboden, von wo aus es in die einzelnen Zellen befördert wird. Die Trocknungsleistung lag bei fünf Tonnen stündlich,

wenn nicht mehr als vier Prozent Feuchtigkeit entzogen werden mussten. Ein Niederdruckkessel, der Heißluft lieferte, entzog dem Getreide die Feuchtigkeit.

Die gesamte Anlage funktionierte vollautomatisch. An einer großen Schalltafel konnte der gesamte Betrieb in seinem Arbeitsrhythmus verfolgt werden. Und es war möglich, auf Knopfdruck hin den gesamten Arbeitsprozess anzuhalten. Aufgrund der vollautomatischen Anlage waren nur wenige Beschäftigte am Speicher tätig.

Und während draußen der Regen peitscht und dunkle Wolken über das Land streichen, legt ein neuer Schlepper an. Wieder mit Getreide, ebenfalls aus dem Braunschweiger Raum. Der Käpt'n des Schleppers geht zum Büro. „Guten Morgen“, sagt er, tippt mit zwei Fingern an den glatten Schirm seiner Mütze und bittet darum, seine Ladung löschen zu können.



Kanal und Speicher. Die Aufnahme entstand im Jahr 1955.