

# Einst und Jetzt

## „NASSES DREIECK“ BERGESHÖVEDE

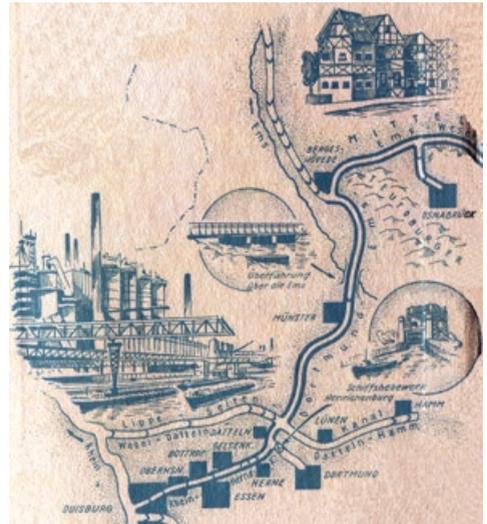
Wo einst Schlepper und Kähne den Wohlstand brachten

von Bernd Ellerbrock

In Bevergern-Bergeshövede, einem Ortsteil von Hörstel bei Rheine im Tecklenburger Land, zweigt der Mittellandkanal im rechten Winkel vom Dortmund-Ems-Kanal ab und quert den Teutoburger Wald in einem natürlichen Einschnitt, der sogenannten Gravenhorster Schlucht. Schnell bürgerte sich bei der Bevölkerung wegen der entstandenen ausgedehnten Wasserfläche ein Begriff ein, mit dem auch das am stärksten befahrene berühmt-berüchtigte Seegebiet der Welt zwischen Helgoland und den Flussmündungen von Elbe, Weser und Ems bezeichnet wird: „Nasses Dreieck“. Die idyllische Bonsai-Variante tief im Binnenland freilich ist beschaulicher und ziemlich ungefährlich – prägend aber auch hier: die Schifffahrt.

Die Flutung des Mittellandkanals – er wurde am 18. Februar 1915 bis Minden an der Weser dem Verkehr übergeben – und damit die Geburtsstunde des „Nassen Dreiecks“ soll enttäuschend unspektakulär gewesen sein und dauerte mehrere Tage. Noch im Winter zuvor konnte auf dem gefrorenen Grundwasser der Kanalsohle Schlittschuh gelaufen werden. Ein Schlepper aus Minden holte den ersten vollen Kohlenkahn ab und Bergeshövede avancierte nun zum wohl bedeutendsten und lebhaftesten Knotenpunkt zur Zeit der Schlepsschifffahrt auf den nordwestdeutschen Kanälen und mauserte sich in den 1920er- bis 1960er-Jahren zu einer Art „Boomtown“. Schnell vergessen waren die mit dem Kanalbau verbundenen Grundwasserabsenkungen und andere Unannehmlichkeiten.

Die einst verschlafene Bauerschaft, in der 1892 noch ein Amtmann per Ausruf bekanntmachte, dass ein Kanal hier vorbeiführen würde, erlebte zunächst mit

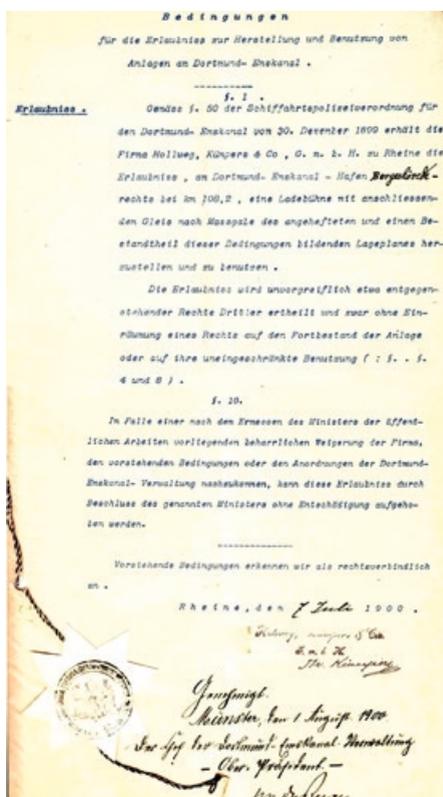


1950er-Jahre: Die Karte in einem Jugendbuch zeigt Bergeshövede so bedeutsam wie Essen, Dortmund oder Münster.

dem Bau und später durch den Betrieb der Kanäle einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Als erstes wurde 1899 der Dortmund-Ems-Kanal eröffnet, der

die einstige Montanmetropole Dortmund mit Emdens Seehafen an der Nordsee verbindet. 35.000 Quadratmeter Land hatte die Gemeinde unentgeltlich beizusteuern, für privaten Grund und Boden wurden Entschädigungen gezahlt. Wer nicht wollte, wurde enteignet und die dazu notwendigen Verfahren 1892 eingeleitet. So musste zum Beispiel ein kompletter Hof umgesiedelt werden. Aber: „Mit dem Kanalbau“, so die Heimatforscherin Maria Rumker, „brach auch für unsere Gegend eine bessere Zeit an.“

Männer, die bislang als Tagelöhner ihr Dasein fristeten, fanden gutbezahlte Arbeit. Kleine Handwerksbetriebe erhielten Aufträge. Bauern halfen gegen Entgelt mit Pferdegespannen, den Aushub abzutransportieren; einer konnte den Lehm seines ertraglosen Bergackers für gutes Geld zur Sohlenabdichtung verkaufen. Benachbarte Steinbrüche lieferten die benötigten Steine. „Die Geschäftsleute und vor allem die Gastwirte erlebten ein regelrechtes Wirtschaftswunder. Durch Kost und Logis konnte mancher etwas hinzuverdienen. Für ein einfaches Abendessen – Buchweizenpfannkuchen oder Kartoffeln in Specksoße – und einen Schlafplatz erhielt man 30 Pfennige.“ Aber auch von den Schattenseiten einer solchen Großbaustelle ist zu berichten: vom nicht ganz einfachen Miteinander der Ortsansässigen und den massenhaft für den Kanalbau aus Polen, Holland und Italien angeworbenen Fremdarbeitern, vom Einschleppen der Pocken, gestiegener Kriminalität und Zunahme der Trunksucht.



„Hafen“ Bergeshövede: Vertrag der Kanalverwaltung vom Juli 1900 zum Betreiben einer Ladebühne

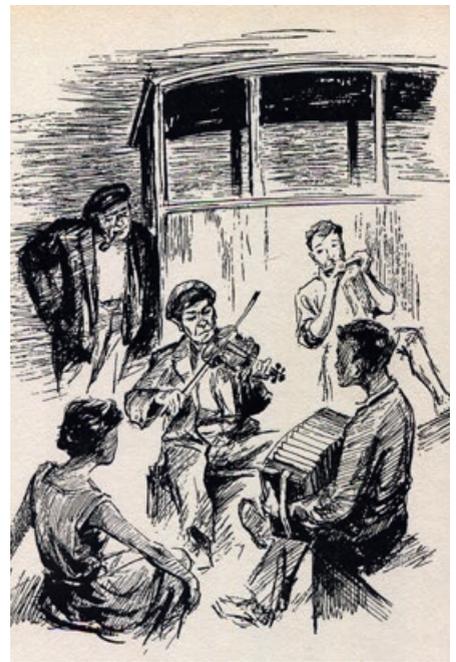
### „Der halbe Ort arbeitet am Kanal, der andere lebt davon.“

Im Zuge der Bauarbeiten etablierte sich auch die Königliche Kanalverwaltung am Standort Bergeshövede. An der Schleuse wurde eine von insgesamt elf „Hebestellen“ zur Eintreibung der von den Schiffern zu zahlenden Kanalgebühren eingerichtet. Für die Stromaufsichtsbeamten entstanden Dienstwohnungen mit Stallungen zur Selbstversorgung sowie ein „Schleusenmeistergehöft mit öffentlicher Post- und Telegraphenhilfsstelle“, wie es in dem ersten „Entfernungsanzeiger“ für den neuen Kanal hieß. Verzeichnet darin sind bereits ein „Hafen zum Beermann’schen Steinbruch“ und ein „Hafen Bergeshövede“, beide als Parallelhäfen durch Kanalverbreiterung angelegt. Am 23. Juni 1898 war die neue Wasserstraße im Abschnitt Münster-Bergeshövede fertig gestellt und „der versprochene Aufschwung war jetzt da. Im Volksmund sagte man: Halb Bevergern arbeitet am Kanal und der andere lebt davon.“ Fortan lebte man also nicht nur am Kanal, sondern auch für ihn und von ihm.

Denn der Kanal entfaltete auch im regionalen Bereich seine Wirkung. Es habe sich schon ein „ziemlich reger Verkehr darauf entwickelt“, hieß es, und: „Alle Gewerbe melden steigende Tendenz. Fünf Steinbrüche, von denen zwei der königlichen Kanalverwaltung gehören, haben Gleisanschluss zum Kanal verlegt.“ Einer davon war der Steinbruch Gravenhorst, wo der Osning-Sandstein gewonnen wurde. Die Firma Hollweg, Kämpers & Comp., die heute noch den Hafen Rheine betreibt, schloss am 7. Juli 1900 einen Pachtvertrag mit der Kanalverwaltung über die Errichtung einer Bühne mit Gleisanschluss zum Verladen von grobem Schotterstein – der „Hafen Bergeshövede“ bei Kanalkilometer 108. Und weiter: „Die Kellersche Dampfziegelei und die Hörsteler Glashütte gehen gut.“ In der Tat konnte die Hörsteler Ziegelei von Carl Keller aus Ibbenbüren-Laggenbeck aufgrund technischer Innovationen die Dachziegel-Produktion von einer Million Stück (1895) auf fünf Millionen (1901) steigern. Die Hörsteler Glashütte des Fabrikanten Hugo Krüger war hier 1890 gegründet worden und expandierte (sie wurde 1931 stillgelegt).

Während das Frachtaufkommen – vor allem die Massengüter Export-Kohle „zu Tal“ nach Emden und Import-Eisenerze „zu Berg“ ins Ruhrgebiet, aber auch Baustoffe, Getreide oder Futtermittel – rasant von Jahr zu Jahr anstieg, verfolgten die Menschen in den Dörfern voller Spannung die politischen Auseinandersetzungen um den Weiterbau des Kanalsystems. Denn einen Anschluss nach Osten bis zu Weser und Elbe (Mittellandkanal) sowie nach Süden bis zum Rhein (Rhein-Herne-Kanal) hatten die einflussreichen ostelbischen „Krautjunker“ jahrzehntelang erfolgreich verhindert, indem ihre Gewährsmänner eine Regierungsvorlage nach der anderen im preußischen Parlament zu Fall brachten. Für den Abzweig des künftigen Mittellandkanals aus dem Dortmund-Ems-Kanal war allerdings durch ein „Heranschieben“ an den Teutoburger Wald exakt bei Bergeshövede bereits gesorgt worden.

Er konnte so auf entsprechend hohem Gelände ohne eine weitere Schleuse geführt werden, nachdem die Variante eines acht Kilometer langen Tunnels durch das Gebirge verworfen worden war. Der Widerstand wurde erst mit dem „Preußischen Wasserstraßengesetz“ vom 1. April 1905 gebrochen, in dem der Mittellandkanal immerhin bis Hannover abgesichert wurde und mit dessen Bau im März 1910 im Bereich Recke schließlich auch begonnen wurde. Um das zusätzliche und ansteigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, wurde der bestehende Dortmund-Ems-Kanal ausgebaut, unter anderem durch Neubau von gewaltigen 165 Metern langen so genannten „Schleppzugschleusen“. Eine davon in Bevergern als Ergänzung zur kleinen 67 Meter langen Schleuse Bergeshövede. Endgültig vorbei war auch die Zeit, als holländische Tjalken oder Pünten aus dem Ems-



Schifferromantik: Heute undenkbar, mussten früher die Lastkähne auch schon mal für längere Zeit am Liegeplatz warten.



Die LUX: Der schwimmende Tante-Emma-Laden versorgte die „schiffischen Hausfrauen“ auf den Kähnen.

Seltener Gast: Heimathafen des Ausflugsdampfers WESTFALEN war in den 1930er-Jahren Hamm, danach Münster.

land noch gemütlich entlang des Kanals von Pferden durch die münsterländische Provinz getreidelt wurden.

Denn bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges und in den Nachkriegsjahren war die Schleppschifffahrt mit der Trennung von Antriebs- und Lasteinheit in Schleppkähne und davor gespannte Schlepper, den „Lasteseln“ der Binnenschifffahrt, das immer dominanter Verkehrssystem auf den Kanälen. Schleppzüge mit drei und mehr Lastkähnen – die großen Schiffe kamen nach vorn, die kleinen nach hinten, alle mit Stahltrossen miteinander verbunden – und Gesamtlängen von mehreren Hundert Metern waren mit fünf km/h unterwegs. Gezogen wurden sie von unterschiedlichen Schleppertypen, anfangs von kohlebefeuerter Dampfschleppern, dann von neu entwickelten „Hochdruckern“ (Schlepper mit Dampfdruck von 110 bar), schließlich von Schleppern mit Dieselantrieb. Im Zuge der nationalsozialistischen Autarkiebestrebungen kamen in den 1940er-Jahren noch extrem stinkende Gasschlepper dazu, deren Motoren mit Gasen betrieben wurden, die durch Verkokung von Kohle in Generatoren erzeugt wurden.

Mit Inbetriebnahme des Mittellandkanals trat das staatliche Schleppmonopol (auch „das Monopol“ genannt) auf den Plan, dem nach und nach auch der Dortmund-Ems-Kanal unterworfen wurde. Alle Kähne mussten sich ausschließlich staatlicher Schlepper bedienen. Mithilfe entsprechend gestalteter Schlepplohn-tarife konnte regulierend auf das Preisgefüge des Kanaltransportes eingewirkt werden, denn die konkurrierende Eisenbahn befand sich ebenfalls im Staatsbesitz. Außerdem wurde so eine neue Einnahmequelle für den Staat erschlossen. Der Verkehr sollte aber auch reibungslos, fast fahrplanmäßig, abgewickelt werden, Wartezeiten an den Schleusen minimiert und Schiffsraum optimal ausgelastet werden.

So entstand nach und nach die größte Schleppreederei der Welt, für die im Jahr 1942 ein Höchststand von insgesamt 524 Schleppern (davon 255 reichseigene, der Rest angemietete) im Staatsdienst unterwegs waren und für deren Einsatz ein System von Schleppämtern und Betriebsstellen mit Aufsichtsbeamten, Betriebsinspektoren, nautischen Angestellten usw. entlang der Kanäle verantwortlich war. Mit Einrichtung der Betriebsstelle am Kanalknotenpunkt bei Bergeshövede begann ein etwa 50 Jahre währender Boom, der erst endete, als in den 1960er-Jahren selbstfahrende Motorgüterschiffe die Schleppschifffahrt verdrängten und schließlich auch das staatliche Schleppmonopol zum 31. Dezember 1967 aufgelöst wurde.

„Bergeshövede ist die schönste Ecke von den ganzen Kanälen.“

Am Nassen Dreieck stießen alle drei Amtsbereiche der Schleppämter Duisburg, Hannover (ab 1. Juni 1946: Minden) und Emden zusammen. Wie bei einem großen Rangierbahnhof wurden hier die Schleppzüge umgruppiert und neu zusammengestellt. Die aus Richtung Emden und die vom Mittellandkanal kommenden Kähne mit Ziel Ruhrgebiet wurden von einem der 35 eingesetzten Duisburger Monopolschlepper weitergeschleppt. Das gleiche passierte mit Kähnen Richtung Osten, die einer der 58 Mindener Monopolschlepper aufnahm, während die Kähne Richtung Seehafen Emden einer der auf dem Abschnitt bis Meppen verkehrenden 40 Emdener Schlepper übernahm. Der Schiffsverkehr am Nassen Dreieck nahm in Spitzenzeiten deshalb gewaltige Ausmaße an: Auf Weitertransport oder auf Schleusung wartende Kähne lagen bisweilen in fünf Reihen nebeneinander, Dutzende von Schleppern mit je vier Mann Besatzung (Schiffsführer, Maschinist, Heizer, Bootsmann) machten hier gleichzeitig Station. Bergeshövede war auch ein beliebter Liegeplatz an Wochenenden und Feiertagen (oder unfreiwillig, wenn die Kanäle zugefroren waren). Für den ehemaligen Schlepper-Maschinisten Th. Kramer jedenfalls war „Bergeshövede die schönste Ecke von den ganzen Kanälen“.

So entstand an der Relaisstation eine ausgedehnte Versorgungs-Infrastruktur für die Binnenschiffer und ihre Familien, für das Schlepperpersonal und die Angehörigen der Monopolverwaltung. „Hier wurden Geld (Vorschuss), Order und Post geholt, hier wurden Vorräte für die tagelange Weiterfahrt eingekauft, dies alles per Nachen (Beiboot, d. V.), mit dem man zum Nordost-Ufer hinüberrieserte“, berichtet der aus einer Schifferfamilie stammende Fritz W. Achilles in dem Erinnerungsband „Schlepper packen auf“. Der gewöhnliche Aufenthalt habe ein bis drei Tage, später aber nur noch einen halben Tag betragen. Die Schiffer schimpften über die „unverschämten Preise“ des privaten Versorgungsmonopols. „Doch es blieb ihnen keine Wahl: Viele Tage Schleppfahrt ohne Verproviantierungsmöglichkeiten lagen vor den Kahnbesatzungen.“ In der Blütezeit der 1950er-Jahre waren am Nassen Dreieck fünf Gaststätten (darunter Albert Hagels „Zur Klaus“ mit Bäckerei und angeschlossenem Lebensmittelhandel), drei weitere Lebensmittelgeschäfte („Tante Frida“, „Kaiser“ und „Klostermann“), zwei Fleischereien, ein Geschäft für Berufskleidung mit Schneiderei, eine Poststation (Hörstels wohl berühmteste Poststelle „1“ mit eigenem Stempel), drei Schiffsausrüster (z. B. „Bahrman“) und ein Handwerksbetrieb für Schiffsreparaturen angesiedelt.

Schon 1902 hatte der Wirt Baumann direkt an der kleinen Schleuse eine Gastwirtschaft mit Gästezimmern nebst Lebensmittelladen eröffnet. Um auch eilige Schiffer zu versorgen, schaffte Baumann sich nach dem Ersten Weltkrieg noch ein Proviantboot an und bediente seine Kundschaft von Bord zu Bord. Auch sein Nachfolger Jürgen Cojetzki betrieb von 1951 bis 1970 einen schwimmenden Tante-Emma-Laden (die LUX), mit dem er seine Waren täglich bis 20.00 Uhr auslieferte. Das Geschäft lief so gut, dass er ein kleines durch ein größeres Boot ersetzte. „Die kleinen Proviantboote betrat man nicht“, schildert Hans-Christian Wilkens aus Bremen seine Kindheit „bei Vadder an Bord“. „Von der Gangbord des Binnenschiffes aus wurden die Waren durch die offene Luke des Bootes bestellt und herausge-

reicht. Das Sortiment umfasste alles, was man an Land auch kaufen konnte, zusätzlich schiffspezifische Waren wie Arbeitshandschuhe, Gummistiefel, Wäscheleinen und -klammern. Die Getränkekisten wurden meist auf einer Art Dachgepäckträger auf dem Proviantboot mitgeführt, Tiefkühlkost in einer Gefriertruhe neben dem Steuerstand oder im Motorraum. Jeder Kubikzentimeter war ausgenutzt.“

Auch die Bauern in der Nähe profitierten vom Verkauf ihrer landwirtschaftlichen Produkte – kleine „Pättchen“ führten vom Kanalufer direkt zu ihren Höfen. In den entbehrungsreichen Jahren der Nachkriegszeit entwickelte sich so ein reger Tauschhandel: Kohle gegen Speck, Eier, Milch oder Mettwurst. Und bei „Onkel Gottfried“ von der Hafenkantine gab es nicht nur Süßkoteletts, Bier und Käse, sondern auch Ölzeug, Schuhwichse, Holzpantinen und das neueste Rundfunkprogramm. Seine Frau Berta betrieb ebenfalls ein Marketenderboot, damit die „Schiffischen Hausfrauen“ auf den vielen wartenden Kähnen es einfacher hatten.

Touristischer Höhepunkt im wahrsten Wortsinne war das Ausflugslokal „Hille“ auf dem Huckberg mit Gartenlokal, Tanzfläche, Kinderkarussell und laut Eigenwerbung einem „sehenswerten Berggarten an der Mündung des Mittellandkanals in den Dortmund-Emskanal“. Am 1. Mai 1953 wurde hier die längste Sommerrodelbahn der Welt eröffnet. Man sauste auf acht Rodelschlitten 140 Meter mit 60 Stundenkilometern den Berg hinunter und hatte dabei einen spektakulären Blick auf Kanal und Hafen. Zur Eröffnung kamen zum „Paradies der Sommerfrische“ 30.000 Gäste, es gab 2.000 Stellplätze für Fahrräder. Hier, im späteren „Zum alten Seemann“ (das Gebäude wurde 2008 abgerissen), wurde 1950 auch der Schifferverein Bergeshövede gegründet, der im Jahr 2010 immerhin noch sein 60-jähriges Bestehen feiern konnte und mit bald weit über 100 Mitgliedern lebhafter Beweis dafür war, wie „sesshaft“ Binnenschifffahrt am Kanalknotenpunkt geworden war. Seit Gründung war der Verein dafür zuständig, dass der Nikolaus am zweiten Weihnachtstag mit dem Boot der Wasserschutzpolizei anreiste. Als das Polizeiboot für die vielen Päckchen und Pakete zu klein wurde, stieg der Heilige Mann auf den „Schlepper 293“ um, der manchmal von einem Eisbrecher begleitet werden musste. Seit 1970 nutzte der Nikolaus dann ein touristisches Angebot, das 25 Jahre lang auf dem Wasser schwamm: das Fahrgastschiff „Stadt Bevergern“ (es behielt seinen Namen auch nach der Eingemeindung von Bevergern

Kohle zu Tal: Schlepper OLDENBURG mit zwei Anhängern unterwegs in Richtung Emden



Stillstand: Im Eiswinter 1963 saßen Dutzende Schiffe wochenlang am Kanaldreieck fest.



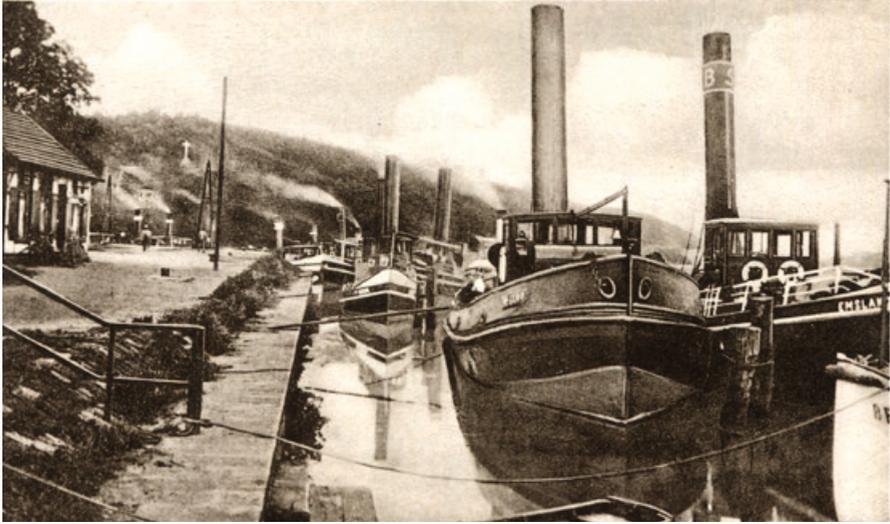


Knotenpunkt: Die aus drei Richtungen kommenden Kähne wurden am Nassen Dreieck zu Schleppverbänden je nach ihren Zielhäfen neu zusammengestellt. Der Blick geht Richtung Münster/Ruhrgebiet, links zweigt der Mittellandkanal ab.

zur Stadt Hörstel im Jahr 1975). Das weiß gestrichene Schiff trat pünktlich zur 600-Jahr-Feier der Stadt im Jahr 1966 seinen Dienst an und wurde von der letzten Besitzerin Anneliese Slizweski 1991 an die Saar verkauft.

Für Lohn und Brot sorgten Dutzende von Arbeitsplätzen in Einrichtungen des „Monopols“ und der Schifffahrtsverwaltung am Standort. Die „Schleppbetriebsstelle“ (im Knick zwischen Abzweig des Mittellandkanals und dem Dortmund-Ems-Kanal nach Süden gelegen) fungierte als nautische Zentrale. Sie gehörte zwar zum Schleppamt Duisburg, nahm jedoch zentral am Wasserstraßendreieck auch die Aufgaben der beiden anderen Schleppämter Minden und Emden wahr: Hier wurden die ankommenden Schleppzüge über ein Kanal-eigenes Telefonnetz erfasst und für die Weiterfahrt neu zusammengestellt; die Schlepperführer holten sich hier ihre neuen Aufträge ab und meldeten die erledigten. Vorübergehend übernahm Bergeshövede sogar eine wichtige Zentralfunktion. Denn nach dem Zweiten Weltkrieg richtete die britische „Inland Waterway Transport“-Behörde (I. W. T.) zum 5. Juli 1945 das Schleppamt „Münster“ ein, allerdings mit Sitz in Bergeshövede. Es wurde zum 1. Juli 1948 aufgelöst und in das Schleppamt Duisburg eingegliedert.

Um Reparatur- und Wartungsarbeiten an der Schlepperflotte durchführen zu können, betrieb die Schifffahrtsverwaltung sogar eine kleine Werft. Ein Trockendock für die Arbeiten an Aufsichts- und Bereisungsschiffen stand bereits mit Inbetriebnahme des Dortmund-Ems-Kanals zur Verfügung. Es lag am Oberwasser der Schleuse Bevergern und wurde in den Jahren des Kanal- und Schleusenausbaus (1911–1915) Teil des dort errichteten Bauhofs, dem so genannten „Schirrhof“ (von Geschirr als Bespannung). Hier arbeiteten beim Preußischen Wasserbauamt Rheine beschäftigte Schlosser, Schmiede, Schweißer, Elektriker, Monteure, Tischler, Schiffbauer und Taucher für die Unterhaltung der Kanäle. Auch die Baggerflotte mit den dazugehörenden Prahmen war hier stationiert. Als der Bauhof 1968 erweitert werden musste, wurde er dorthin verlegt, wo 20 Jahre lang eins von mehreren werftähnlichen „Maschinenämtern“ betrieben wurde. Denn am 1. Oktober 1942 war in Hannover ein solches Maschinenamt eingerichtet



Ansichtskarte der Gaststätte „Baumann“: Am Nordostufer machten die Schlepper aus Meppen fest. So hatten die Besatzungen es nicht weit bis zur dortigen „Einkaufsmeile“ mit diversen Geschäften.

und mit der Abwicklung eines Schlepperneubauprogramms während des Krieges beauftragt worden. Am 1. Februar 1946 wurde diese „Staatswerft“ nach Bergeshövede umgesiedelt, wo sie als Betriebswerkstatt bis zur Auflösung zum 31. Dezember 1966 bestehen blieb.

Nachdem die alten Holzbaracken 1949 abgebrannt waren, erhielt das Maschinenamt 1950 neue Gebäude und ab 1952 einen Betriebshafen mit großzügig angelegtem eigenen Hafenbecken. Der Hafen diente vor allem als Liegehafen für die vielen Schlepper, die kurz vor dessen Einfahrt auch Kohle am Kanal bunkern konnten. Heute sind hier der Außenbezirk „Altenrheine“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Bauhof, das „Kompetenzzentrum für das Taucherwesen“ (zentrale Ausbildungsstelle für die Berufstaucher), eine Leitzentrale zur Fernsteuerung von Schleusen und eine Wache der Wasserschutzpolizei angesiedelt.

*„Kein anderer Wechsel in der Schifffahrt hat sich so schnell abgespielt wie hier.“*

Als besonders günstig erwies sich das Kanaldreieck auch als Standort für ein Schifferkinderheim. Durch die häufigen und teilweise auch längeren Aufenthalte konnten die Schiffereltern hier ihre schulpflichtigen Kinder regelmäßig sehen und besuchen. Es waren die Evangelische Binnenschiffermission und das Perthes-Werk, die am 18. Februar 1949 zunächst die Gaststätte „Hahn“ gegenüber der Kirche auf dem Hörsteler Harkenberg kauften und ausbauten. Im November wurde es eingeweiht und die ersten 30 Kinder aufgenommen. 1956 waren es schon 75 Kinder, die in einem Neubau an gleicher Stelle untergebracht wurden. Das Heim war bis Ende der 1960er-Jahre immer voll ausgelastet. Auch wenn 1981 noch weitere Umbauten vorgenommen wurden: Die Zeit der Unterbringung von Schifferkin-

dern in Heimen ging ihrem Ende entgegen. Als zum 1. September 1990 die Trägerschaft des „Evangelischen Schifferkinderheims“ zum Diasporawerk überging, war das Heim bereits eine Einrichtung der Jugendhilfe, seit August 1996 dann ein Kindergarten, die „Arche“.

Viele Jahre existierte hier auch eine der drei Binnenschiffergemeinden Nordrhein-Westfalens. Im Januar 2009 ging allerdings der vierte und letzte Schifferpastor der Evangelischen Kirchengemeinde Bevergern, Wolfgang Busse, von Bord. 1964 wurde die Stelle eines Schiffermissionars eingerichtet und 1971 bezog die Gemeinde einen Neubau direkt am Kanaldamm in unmittelbarer Nähe der Schleuse. Sie war zuständig für 90 Kilometer Kanalabschnitte zwischen Münster und Lingen und bis zum Osnabrücker Stichkanal. 2003 wurde sogar noch ein neues Schiffergemeindehaus aus Holz mit Gruppenraum für Konfirmations- oder Gitarrenunterricht eingeweiht. „Wenn die Menschen nicht zur Kirche kommen können, muss die Kirche zu den Menschen gehen.“ Was der geistige Vater der Binnenschifferseelsorge und Diakon Johann Hinrich Wichern (1808–1881), der 1870 im Hamburger Hafen die erste Binnenschiffermission ins Leben rief, einst formulierte, wurde hier jahrelang engagiert umgesetzt. Und das war nicht nur Seelsorge, Mission und Pflege der religiösen Gemeinschaft, sondern bisweilen auch ganz handfeste Lebenshilfe wie das Organisieren von Arztterminen oder Hilfe bei Behördengängen. Im Eiswinter 1996 sorgte Busse mithilfe der Feuerwehr dafür, dass die Schiffer am Nassen Dreieck frisches Wasser bekamen, da die Leitungen eingefroren waren. Pastor Busse, der auch schon mal als Nikolaus mit dem Schiff zu den Kindern kam, war Seelsorger, Therapeut und Sozialarbeiter in einer Person, immer mit einem Bein an Bord, mit dem anderen an Land. Als er in Pension ging, wurde seine Stelle eingespart und die Schiffergemeinde geschlossen. Das Steuerrad und die Haspel aus dem Holzhaus brachte Busse noch persönlich in die Versöhnungskirche im benachbarten Riesenbeck. Dorthin gingen auch die



Aus der Luft: Links zweigt der Mittellandkanal ab, rechts der Betriebshafen für die Schlepperflotte.



Ansichtskarte: Gaststätte, Kaufhaus, Bäckerei und Fleischabteilung „Zur Klaus“



„Mach leggo“: Geograph Dr. Fritz W. Achilles verbrachte Kindheit und Jugend auf Schleppkähnen und fertigte als Autodidakt zahlreiche Gemälde und Zeichnungen an. „Schlepperrelaisstation Bergeshövede“ (links) und „Monopolsschlepper M 021 vor Bergeshövede“ (rechts) sind zwei 1991 entstandene Aquarelle in Erinnerung an diese Zeit.

beiden Schiffsglocken der Schiffermission und erinnern an den jahrelangen Treffpunkt von gelebtem Christentum, Ökumene und Gastlichkeit.

Strukturwandel und Modernisierung in der Binnenschifffahrt führten zu gravierenden Einschnitten. Die Schleppkähne und Schlepper verschwanden und mit ihnen die für sie erforderliche Infrastruktur. Mit eigenem Auto an Deck und Kühleinrichtungen und Fernseher an Bord versorgten sich die motorisierten Selbstfahrer zunehmend selbst. Und Zeit auf ein Bierchen in der Kneipe war auch nicht mehr. „Kein anderer Wechsel in der Schifffahrt hat sich so schnell abgespielt wie hier“, brachte Jürgen Cojetzki diese Entwicklung gegenüber dem Hörsteler Stadtmagazin zum Kanaljubiläum 1999 auf den Punkt. „Der Kanal ließ mit seiner rapiden Entwicklung die Region nun links liegen“, heißt es zugespitzt in einem aus gleichem Anlass herausgegebenen Band der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Übrig geblieben sind heute noch ein Schiffsausrüster und eine Bunkerstation. Das traditionsreiche Baumann'sche Gasthaus von 1902 wechselte zwar mehrfach den Besitzer, existiert aber immer noch und ist heute ein beliebtes Ausflugslokal: „Am nassen Dreieck“.

## Literatur

- Achilles, Fritz Wilhelm: Mach Leggo – Eine Schifferfamilie im Ruhrgebiet. Erinnerungen an die Schleppschifffahrt auf Flüssen und Kanälen (1945–1965). Essen 2017
- Ellerbrock, Bernd: Der Dortmund-Ems-Kanal. 265 Kilometer Wasserstraße von A bis Z. Hövelhof 2017
- Ellerbrock, Bernd: Der Mittellandkanal. 325 Kilometer Wasserstraße von A bis Z. Hövelhof 2016
- Hörsteler Stadtmagazin Nr. 17. Sonderausgabe zum 100jährigen Kanaljubiläum. Hörstel-Riesenbeck 1999
- Kleinebenne, Andreas: Straße mit Vorfahrt. 100 Jahre Dortmund-Ems-Kanal. Essen 1999
- Peters, Michael (Hrsg.): MS Franz-Christian. Arbeitsleben an Bord eines Binnenschiffs. Dortmund 1992
- Schirsching, Jürgen: Schifffahrt auf dem Mittellandkanal. Erfurt 2015
- Schinkel, Eckard: Schlepper „Mignon“. 100 Jahre Schleppschifffahrtsgeschichte auf den westdeutschen Kanälen. Dortmund 1997
- Schinkel, Eckard (Hrsg.): „Schlepper packen auf“. Erinnerungen an den Monopol-Schleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen. Dortmund 1996
- Wilkens, Heinz-Christian: Bei Vadder an Bord. Eine Kindheit auf dem Binnenschiff. Bremen 1997