

W. Pförtner

Der Schiffgraben

Unter allen Gräben der Eilenriede ist der Schiffgraben der bekannteste. Aus dem graden Verlauf desselben von der Pinkenburg bis zum Neuen Hause kann man schließen, daß diese Strecke kein natürlicher Wasserlauf ist, sondern daß sie künstlich hergestellt wurde. Vom Moore bis zur Pinkenburg erweiterte und vertiefte man den größten von den schon vorhandenen Landwehrgräben. So haben sich unsere Vorfahren vor 600 Jahren eine Wasserstraße geschaffen, die sie für die Torfschiffahrt benutzen wollten. Wie kamen sie dazu? Im Jahre 1365 war der Herzog **Wilhelm** von Braunschweig-Lüneburg in einer argen Geldverlegenheit und die Bürger unserer Stadt waren durch den Korn- und Wollhandel reich geworden. Gern waren sie bereit, dem Herzoge zu helfen, wofür sie das Recht bekamen uppe dem moore, dat legt twischen der Wermboke unde dem Hudsborer holte unde deme dat torf steken unde graven laten unde deme vredeliken to sik voren unde bringen laten to watere edder over velt Sie durften also auf dem Moore Torf stechen und den zu Wasser und zu Lande nach der Stadt bringen lassen. Zwischen 1365-1378 ist der Schiffgraben angelegt worden, den die Vorfahren benutzten, um das Holz aus der Eilenriede - von der Scheptstede - und den Torf aus dem Moore nach der Stadt zu verschiffen. In den Kämmerei-Registern von 1378-1430 werden Ausgaben für den "Schipgraben" öfter erwähnt:

1378: 10 1;2 Schilling dem Oravener in dem Graven, dar dat Thegelschep (Ziegelei) gheid.

1394: 3} ß den, de de holt voredere uppen Schepgraben.

1396: 8 ß den Schipluden in dem Röse (Kalk)Schepe, de holt halden.

1398: 23 ß. Amde von den Bokholte un sinen Cumpanen to vorlone de det holt hebben gevoret uppen Schepgraven, dat to der Rose (Kalkofen) kam.

In den Lohnregistern der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts finden wir keine Spur mehr von dem Rose Schep und dem Thegel Schep. Der schlammige Graben wird als Schiffgraben sich nicht bewährt haben.

Als zu der Zeit des tüchtigen Bürgermeisters Grupen(1719-1767) die Preise für Brennmaterialien eine kaumerschwingbare Höhe erreichten, unternahm dieser es, den alten Schiffgraben für die Torf- und Holzschiffahrt wiedernutzbar zu machen [62]. Der alte Graben wurde aufgeräut, ein schmaler Weg an einer Seite angelegt, um die Schiffe aufwärts ziehen zu können, manche der Schiffahrt hinderliche Bäume gefällt, Stauschleusen eingebaut, im Moore eine große Scheune gebaut usw. Trotz vieler Widerwärtigkeiten und Schwierigkeiten wurde das Werk vier Jahre lang bis Ende 1750 mit Eifer betrieben. Aber das schlimmste war die Feindschaft der Bauern aus den umliegenden Dörfern, auch derer aus Großbuchholz und Lahe, die durch das neue Unternehmen ihre Hauptinnahmequelle zu verlieren fürchteten und deshalb alles daran setzten um das Werk zum Scheitern zu bringen. Wenn die nun zur Nachtzeit losgingen, die Schleusen zertrümmerten, Dämme durchstachen, die Gräben teilweise wieder zuwarfen, die Torfschiffe demolierten - war das nur Lust und Freude am Zerstören, am Kurz- und Kleinschlagen - oder war es ein Kampf, ein bitterer Kampf um ihre Existenz? Durch ihren rücksichtslosen Widerstand haben sie gegen Bürgermeister und Rat ihren Willen durchgesetzt und Grupens Plan zum Scheitern gebracht.

Nach dem Aufhören der Schiffahrt mußte ein großer Teil des Moorwassers, das früher zum Teil mit Gewalt durch Aufschütten von Dämmen in den Schiffgraben gedrängt war, nach Norden in den Laher Flöthgraben und ins Stromgebiet der Aller geleitet werden, was der Stadt viel Schaden und Kosten gebracht hat. Seitdem hat der alte Schiffgraben den größten Teil seiner Wassermengen verloren, und heute würde wohl kaum jemand auf den Gedanken kommen, ihn zur Schiffahrt zu benutzen.