

Wenn wir heute am Ufer des mächtigen Stroms stehen, dann sehen wir gerade in unserer Region zu fast jeder Zeit mehrere Rheinschiffe, die ihre Last zu Tal oder zu Berg transportieren. Noch bis vor wenigen Jahren gehörte das Tuckern der Dieselmotoren zur Musik des Flusses. Heute sirren vorwiegend Gasturbinen. Ganz selbstverständlich gehen wir davon aus, dass jeder Kahn seine eigene Maschine hat. Dabei ist das seit noch nicht einmal 60 Jahren so der Fall. Noch bis weit in die Fünfzigerjahre konnte man zwischen Köln und Duisburg lange Verbände sehen, bei denen ein starker Schlepper bis zu acht Schleppkähne hinter sich herzog. Im wunderbaren Film „Unter den Brücken“ von Helmut Käutner aus dem Jahr 1945 dreht sich der Konflikt der beiden Binnenschiffer Hendrik und Willy auch darum, ob sie in ihren alten Kahn einen Diesel einbauen lassen, um unabhängig von den Schleppern zu sein. In der Dampfschiffära, die um 1820 herum begann und bis weit in die Vierzigerjahre reichte, waren grundsätzlich nur Schlepper und Personenschiffe motorisiert – als Transportmittel für Güter dienten Kähne. Und das war davor schon immer so seit die Menschen den Rhein als Transportweg entdeckt hatten. Aber wie wurden Kähne vor der Einführung der Dampfschiffahrt bewegt? Mit Pferdestärken...

Das Treideln ist neben dem Segeln die älteste Form der Binnenschiffahrt. Auch auf dem Rhein gab es bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Lastensegler, die sich aber nur in bestimmten Gegenden und auch nur stromabwärts von selbst bewegen konnten – u.a. am Niederrhein ab etwa Bonn bis hinauf nach Rotterdam. Außerdem konnten sich Schiffe mit nicht allzu hohem Gewicht auch mit der Strömung treiben lassen. Viel weiter verbreitet war aber das **Treideln**. Dabei wurden die Kähne vom Ufer aus von Pferdegespannen gezogen. Überall, wo der Rhein schiffbar war, hatte man an einem oder beiden Ufern wo immer möglich sogenannte „Leinpfade“ (auch „Treidelpfad“ genannt) angelegt. Mehr oder weniger schmale Wege auf denen die Gäule – durch teilweise armdicke Hanftaue mit dem Kahn verbunden – die Schiffe zogen. In regelmäßigen Abständen gab es Treidelstationen, an denen ein neues Team den Kahn übernahm, während sich Pferde und Leinenreiter – so die Berufsbezeichnung – auf den Weg zum Ausgangsort machten.



Gemälde von Wilhelm Schreuer, Leinpfad vor der Silhouette von Düsseldorf

In unserer Gegend verliefen die Pfade immer an dem Ufer, an dem ein Hafen lag. So waren die Treidelwege zwischen Koblenz und Neuss durchweg linksrheinisch, ab Düsseldorf dann

vorwiegend rechtsrheinisch. Und trotzdem: Durchgehende Verbindungen gab es überhaupt nicht. So musste das Transportgut an unpassierbaren Stellen abgeladen, über Land transportiert und dann auf einen anderen Kahn umgeladen werden. Oft wurde das Umladen aber auch einfach durch das Fehlen von Leinpfaden erzwungen. Wie kompliziert das war, zeigt dieser Beitrag:

„Der Leinpfad führte um 1800 gegenüber Düsseldorf am linken Rheinufer vorbei. Bedingt durch die kleinen Inseln vor Neuss wurde für eine kleine Strecke auf die rechte Rheinseite gewechselt.

Von Grimlinghausen an Stürzelberg vorbei bis zur Piwipp bei Dormagen-Rheinfeld wurden die Schiffe wieder linksrheinisch getreidelt. Dort wichen die Schiffe wegen des seichten Ufers auf die rechte Seite nach Monheim aus. Gegenüber von Hitdorf verlief der Leinpfad dann ungehindert bis Köln auf der linken Rheinseite. [...] Bis zur Verwendung von Dampfmaschinen im Rheinschiffbau ab 1830 war das Segel die einzige mechanische Antriebskraft. [...] Von Amsterdam, dem wichtigsten Handelsplatz der Welt im 17. Jahrhundert, fuhren bis Anfang des 19. Jahrhunderts die breiten Beurtschiffe (Samoreusen) bis Köln. Diese Schiffe wurden von 20 bis 30 Pferden gezogen. Eine solche Fahrt dauert je nach Windstärke zwei bis sechs Wochen.“ [Quelle: www.zeitspurensuche.de]

Das Treideln war eine harte Arbeit, besonders für die Pferde. Um ausreichend Kraft auszuüben, musste die jeweils leicht schräg und vom Wasser abgewandt ziehen, sodass die Tiere nach und nach schief wurden. Kaum ein Gaul war länger als vier oder fünf Jahre zu gebrauchen. Aber auch für die Leinenreiter und Treidelknechte war das Treideln ein harter Job. Aber immer noch besser, als selbst die Kähne ziehen zu müssen. Und das mussten sie immer dann, wenn besonders schwere Kähne gegen die Strömung zu bewegen waren. Dann kamen manchmal mehr als hundert Arbeiter zusammen, die den Transport mit Stangen und Ketten unterstützten und oft mit den Pferden zusammen an den Seilen zerrten. In einer kurzen Übergangszeit wurden an manchen Stellen des Rheins Dampfmaschinen mit Winden anstelle von Gespannen eingesetzt. Wo der Fluss wenige Biegungen machte, brachte man Ketten bis zum Kahn, befestigte sie am Bug und zog das Schiff dann mit Dampfkraft zu Berg.

Die Treidelpfade lagen immer zwischen dem Ufer und dem Deich (sofern vorhanden); sie zu betreten oder zu befahren, war streng verboten. Leider sind nur **wenige Leinpfade am Rhein** in unserer Region als solche erkennbar. Zwischen Zons und Stürzelberg kann man unterhalb der Deiche noch die alte Wegführung erkennen. Aber an den meisten Stellen sind die

teilweise uralten Treidelwege schon bei den diversen Maßnahmen zur Begradigung des Rheins verschwunden. Dass ein Wander- oder Radweg Relikt eines alten Treidelpfads ist, erkennt man daran, dass er unmittelbar am Wasser und unterhalb von Dämmen und Deichen verläuft.