

# Vom Leine ziehen an der Weser

Das Treideln war für Heuerlinge und Kleinbauern entlang der Weser eine wichtige Einnahmequelle. Die wollten sie sich nicht nehmen lassen, auch nicht von Landgrafen und preußischen Königen.

**A**m Ufer der Weser marschiert ein preußisches Militärkommando. Obwohl 1752 Frieden im Weserbergland herrscht, bereiten sich die Männer auf einen Kampf vor. Sie eskortieren den Vlothoer Schiffer Baumeister mit seinen fünf Pferden durch die Ausläufer des Wiehengebirges. Er hat seine Pferde vor einen mit Waren beladenen Kahn gespannt. Zwar ist der Pferdezug an den Ufern der Weser ein gängiges Beförderungsmittel, doch sieht man ihn selten auf der Strecke von Minden bis Vlotho. In den vergangenen Jahrzehnten haben es nur wenige gewagt, ihre Waren mit dem Pferdezug zu treideln, und noch weniger waren erfolgreich.

## „Mit Prügels und Forcken“

Auch dieses Mal wird die Fracht nicht unversehrt in Vlotho ankommen. Kurz vor seinem Ziel erwarten den Zug mehrere Hundert bewaffnete Bauern mit ihren Familien. Die „Weiber und Kerls“ aus Vössen und Uffeln, so steht es später in einem Bericht, überfallen mit „großen Prügels, Forcken, Hagenschneiders und anderen mörderlichen Gewehren“ den Zug und stehlen die Pferde. Einem Soldaten wird mit einer Mistgabel ein Ohr durchstoßen.

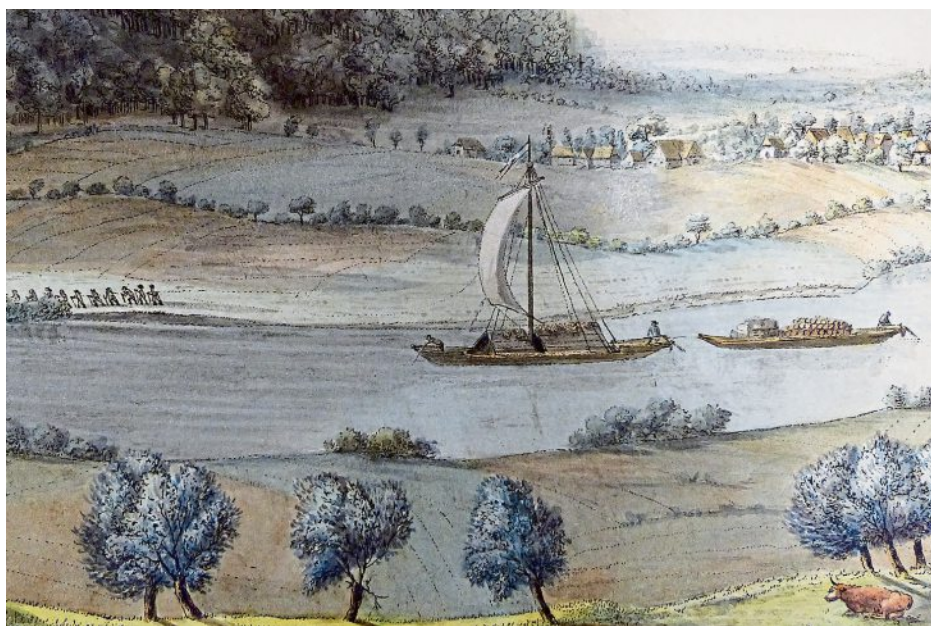
Der Grund für die Wut der ansässigen Bevölkerung? Sie wollen den Kahn selbst ziehen. Während Güter vor der Erfindung des Dampfschiffes auf Flößen stromabwärts transportiert wurden, wurden sie stromaufwärts getreidelt. Im 18. Jahrhundert geschah das entweder per Menschen- oder Pferdezug, wobei der letztere deutlich wirtschaftlicher war. Ein Pferd ersetzte immerhin sechs „Linienzieher“.

## Vier Könige scheitern

Genau deswegen entbrannte ein Konflikt, an dessen Lösung vier Preußenkönige und hunderte Verwaltungsbeamte scheiterten. 1696 beschloss eine Gruppe von Landgrafen auf der Hamelner Konferenz einen durchgehenden Pferdetreidelpfad von Bremen bis Münden anzulegen. Pferdezüge waren bis dato an vielen Orten verboten, um der ansässigen Bevölkerung nicht den Lebensunterhalt zu nehmen.

Auf der etwa 20 km langen Strecke von Vlotho bis Minden war das Ziehen der Kähne lange Zeit eine der Haupterwerbstätigkeiten der ansässigen Heuerlinge. Das früheste erhaltene Zeugnis zum Treideln, die Erwähnung eines „Linien-Pads“ auf der Weser, entstand 1581 in Vlotho.

1748 fragte Friedrich der Große beim Amt Vlotho an, welche Folgen die Beendigung des Menschenzugs für die Untertanen hätte. Die Antwort aus Vlotho: „Im preußischen Teil leben mehr als 500 bis 1000 Menschen vom Schifffziehen. Sie wohnen zum Teil in Vlotho, Amt Hausberge, Petershagen und Schlüsselburg. Sie müssten entweder aus dem Land ziehen oder verhungern.“ In Ortschaften wie Hausberge, Kalldorf, Uffeln oder Petershagen war die Situation ähnlich. Männer, Frauen und manchmal sogar Kinder erwarben sich dort mit dem Treideln ihren Lebensunterhalt. In über 100 Jahren entstand ein Wirrwarr aus ständig sich verändernden Regelungen und Gesetzen. In einem stetigen Machtkampf von preußischen und lokalen Verwaltungsbehörden, von Heuerlingen und Händlern wechselten die Bestimmungen zum Warentransport auf der Weser alle paar Jahre. So war der Pferdezug auf der Strecke Minden-Vlotho 1740 erlaubt, 1750 verboten, 1760 erlaubt, 1763 wieder verboten, 1767 nur im Winter erlaubt, 1787 wiederum



Als der Maler Anton Wilhelm Strack 1795 von Hausberge aus eine Ansicht auf Porta Westfalica und Minden zeichnete, durften die Treidler auf dem Bild nicht fehlen: Der Ausschnitt zeigt eine Treidelkolonne, die zwei Handelsschiffe auf der Weser zieht.

Foto: Mindener Museum

nur mit amtlicher Genehmigung erlaubt. Das zog sich noch einige Jahre so hin, bis der Zug mit Pferden ab 1798 dann mithilfe einiger Militärkommandos umsetzbar wurde. Wirklich reibungslos konnten Pferdezüge erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts ungestört von Bremen bis Münden ziehen.

## „Kaperwein“ kannte jeder

Ganze Dorfschaften beteiligten sich an Überfällen und Pfändungen von Schiffen und Pferden, die erst gegen Lösegeld wieder freigegeben wurden. Neben der Sorge um ihr Einkommen hatten Landbesitzer Angst, dass ihnen durch die breiteren Pferde-Linienpfade Acker- und Weideland verloren ging. Außerdem hatten die Linienzieher durch

ihre Kaufkraft einen großen Einfluss auf die lokale Wirtschaft.

Und doch war der Linienzug geradezu verpönt. Der Provinzialzolldirektor Goecken aus Vlotho urteilte 1798, dass die Arbeit unter der Würde des Menschen sei. „Von Natur roh, verwildern die Menschen dabey noch mehr, ängstigen und quälen die Schiffer, so dass mit Recht davon gesagt werden kann: schrecklich ist's, in die Hände solcher Menschen zu fallen.“

Tatsächlich: Die Linienzieher, die den untersten Gesellschaftsschichten angehörten, waren dafür bekannt, ihren Lohn zu versaufen, ihre Arbeitgeber zu erpressen oder Waren zu stehlen. „Kaperwein“ war an der Weser überall bekannt. Gemeint war damit Wein, den die Arbeiter von den Schiffen stahlen und am Ufer billig weiterverkauften.

Das Beharren auf dem Menschenzug hatte aus überregionaler Sicht für die Weserschifffahrt negative Folgen. Reiche und einflussreiche Städte wie Hannover oder Bremen merkten, dass der Warentransport auf dem Wasserweg nicht rentabel genug war. Sie investierten vornehmlich in den Handel auf dem Landweg. Die Weserschifffahrt verlor im 18. Jahrhundert an Bedeutung. Erst mit der Erfindung des Dampfschiffs sollte sich das wieder ändern. Lea Grotefeld

## Was ist Treideln?

Beim Treideln wurde ein Transportkahn per Zugseil, der „Linie“, am Ufer entlanggezogen. Die Linie wurde über einen Flaschenzug am Masten des Kahns befestigt und zu einer Uferseite geführt. Dort wurde sie dann von Menschen oder Pferden gezogen, die sich seitlich des Wassers auf einem eigenen Pfad

bewegten: dem „Linien-“, „Lein-“ oder „Treidelpfad“. Diese Pfade sind vielerorts erhalten. Entlang der Weser sind sie teilweise als Radweg umgebaut. Auch die Redewendung „Zieh Leine“ geht auf das Treideln zurück. Sie soll das Startkommando der Linienzieher gewesen sein.