

Der Leinpfad an der Weser im Gebiet der Gemeinde Wesertal

Allgemein

Leinpfad oder Treidelpfad werden die Pfade der Schiffszieher genannt. Stromab treiben die Schiffe mit der Strömung, mit „kaltem Druck“. Stromauf müssen sie von alters her von Menschen oder Tieren gezogen werden. Das ging nur unter Benutzung eines flussnahen Pfades, der in Urkunden und amtlichen Karten als Leinpfad bezeichnet wurde.

Ab dem 17. Jahrhundert wurden an der oberen Weser wohl nur Pferde als Vorspann eingesetzt. An langen Leinen/Seilen (auch Linien genannt), befestigt am Schiffsmast, zogen sie das Gefährt zu Berg. Die Zahl der Pferde richtete sich danach, wieviel Schiffe im Anhang waren, nach Beladung und Wasserstand der Weser. Es wird von bis zu 24 Pferden berichtet. Ein Schiffzug bestand im 17. Jahrhundert meist aus zwei Fahrzeugen: Bock und Hinterhang bzw. Bullen. Im 18. Jahrhundert kam oft der Idealtyp zum Einsatz: Bock, Hinterhang und Bullen, „eine Mast“ genannt.

Mit Beginn der Motorisierung (Schleppdampfer) Ende des 19. Jahrhunderts und dem Übergang zu größeren eisernen Schiffen ging die Zeit des Treidelns langsam zu Ende. Für die kleineren Schiffe zum Holztransport im Nahverkehr endete der Pferdezug in den 1920er Jahren. Der von der Sperrholzfabrik Traun in Karlshafen 1922 angeschaffte kleine Schlepper „Reiher“, gesteuert von Friederich Rossel aus Gieselwerder, beendete den Einsatz von Pferden weitgehend.

Verlauf des Leinpfades

Der Leinpfad wechselte oft das Ufer. Von Bad Karlshafen bis Lippoldsberg verlief er auf der linken (westlichen) Weserseite. Auf Höhe der Fähre Lippoldsberg war ein „Überfall“, ein Wechsel des Leinpfades vom linken auf das rechte Weserufer (siehe Karten). Auf der östlichen Flussseite blieb er an Gieselwerder vorbei über Oedelsheim bis Bursfelde. Ab dort benutzte er das linke Ufer bis hinter Vaake, dann wieder die rechte Flussseite bis Hann. Münden.

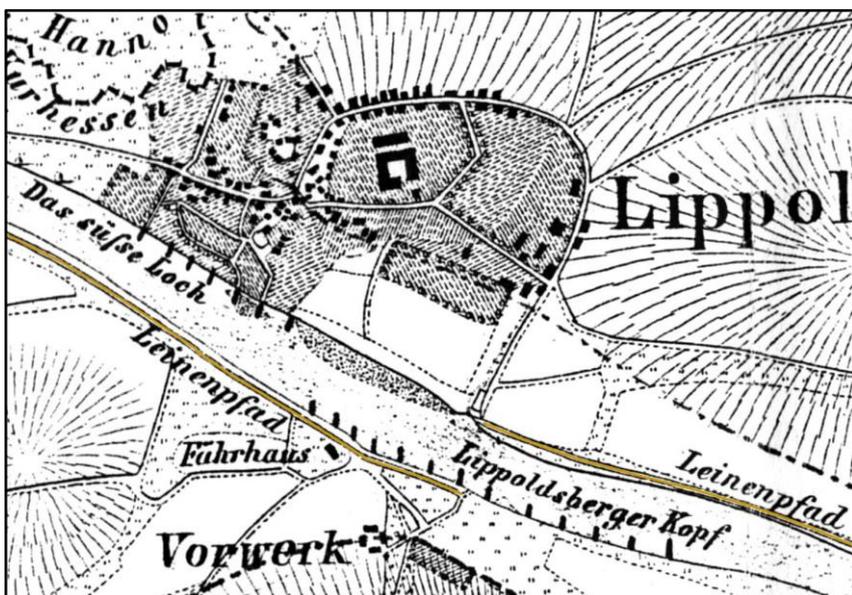
Die Benutzung des Leinpfades am Ufer beruhte auf Gewohnheitsrecht, er war nicht parzelliert. Sein Verlauf variierte je nach Wasserstand. Es war Aufgabe der Schiffergilde Münden die Schiffbarkeit des Stroms und die Beschaffenheit des Uferpfades sicher zu stellen – bis zur Gründung der Schifffahrtsverwaltung Ende des 19. Jahrhunderts.

Die Treidelzüge schafften am Tag etwa 25 km. Die letzten Etappen, „Schanzen“ genannt, vor Hann. Münden waren Beverungen/Würgassen und Oedelsheim. Der letzte Pferdewechsel erfolgte meist in Beverungen. Auf dem Rückweg von Hann. Münden nahmen die Pferdehalter den Höhenweg im Reinhardswald und übernachteten im Gasthaus „Zum Anker“ in Gottsbüren, das seit 1616 bestand.

Einige ortsbezogenen Ereignisse

- Am 05. Juni 1754 feierte Gieselwerder den „Schüttenhoff.“ Um die Mittagszeit lief 1 km unterhalb des Zollhauses ein Schiffszug auf Grund. Ursache waren „das kleine Wasser und der seichte Orth“. Aus 20 Pferden bestand der Vorspann. Die Zugtiere wälzten sich auf den angrenzenden Wiesen und fraßen das Gras ab. Das bemerkten die Feldhüter. Da keine Einigung erzielt wurde, schritt die Mannschaft mit Gewehren zum Ort des Geschehens. Es kam zur Pfändung von 2 Pferden und einem Rechtsstreit. Ungewöhnlich ist die hohe Zahl von 20 Pferden im Vorspann. Vielleicht waren der niedrige Wasserstand und die Beladung der beiden Bockschiffe der Grund.
- 1876 stellte Schiffer Christian Rossel der Schiffswerft Tute in Gieselwerder für den Transport einer Fährflöße mit 2 Pferden nach Kleinvach an der Werra (oberhalb von Bad Sooden-Allendorf) 15 Mark in Rechnung. 1888 überführte er eine Fährflöße nach Hedemünden/Werra mit 3 Pferden. Ab der Eisenbahnbrücke in Hann. Münden musste er ein viertes Pferd dazu nehmen, weil der Fluss einen hohen Wasserstand hatte. Der Schiffer Christian Rossel hielt 4 Zugpferde zum Treideln.

Roland Henne, Juni 2023



Stromkarte der Weser von 1861, Ausschnitt Lippoldsberg mit Fährstelle. Eingezeichnet ist der Lein(en)pfad, der an der Fährstelle vom linken auf das rechte Ufer wechselt. Die Fährstelle befand sich damals oberhalb der Einmündung der „Sebecke“. Erst die Stromkarte von 1888 zeigt die Fähre an der heutigen Stelle. Im Strombett sind Buhnen erkennbar, die wohl aus den ersten Regulierungsarbeiten in den 1840er Jahren stammen.



Karte des Kurfürstentums Hessen von 1857, Ausschnitt Fähre Lippoldsberg. Eingezeichnet sind die beiden Fährschiffe (Personenfähre und Flöße). Unter „Fahrt“ ist wohl die Fährüberfahrt zu verstehen, kaum die Stelle der alten Weserfurt.