

Schiffsreiter teilten das Strohlager mit Treidelpferden

Touristische Romantik am Kanal war früher harter Alltag für die Tiere — Im Sommer geht es mit PS durch die Schleuse Nummer 25

VON WOLF-DIETRICH NAHR

Für die Liebhaber alter Wasserstraßen ist er ein kleines Weltwunder, und im Landkreis Neumarkt ist der Ludwigskanal aus dem 19. Jahrhundert fast vollständig erhalten, mehr aus Gleichgültigkeit verschont als durch Wertschätzung über die Zeit gerettet. König Ludwig I. von Bayern hat den Menschheitsstraum von der Verbindung von Nordsee und Schwarzem Meer verwirklicht — in einer Zeit ohne Maschinenantrieb für Schiffe. Deren Motoren waren die Pferdestärken.

NEUMARKT – Der kongeniale Vater des Alten Kanals, der Baumeister Heinrich von Pechmann, warb viele Jahre für seinen Wasserstraßen-Traum. Vorläufer des Ludwigskanals waren wirklich erste Versuche, die Naab zwischen Regensburg und Kallmünz schiffbar zu machen: Von Pechmann ließ drei Kammerschleusen zur Umgehung von Wehren bauen, die bis heute in Resten erhalten sind.

Diese Bauten haben Anfang des 19. Jahrhunderts „Freude und Teilnahme unter den Anwohnern und großes Erstaunen über die Vortheile der Schifffahrtsschleusen erregt, von welchen sie bis dahin keinen Begriff gehabt hatten, und nun mit Bewunderung wahrnahmen, wie nach Vollendung der ersten Schleuse ein mit 600 Zentnern beladenes von einem einzigen Pferde gezogenes Schiff, statt des vorher nur mit kaum 100 Zentnern beladenen und von mehreren Pferden bespannten Schiffes, mit großer Leichtigkeit über das Wehr gebracht wurde, während das Pferd müßig daneben stehen blieb“, wie Pechmann in seinen Memoiren schrieb.

Tagelange Reisen

Die Rösser waren für den Kanalvater von Pechmann quasi Werbefiguren und nach der Realisierung des 170 Kilometer langen Kanals von Kelheim in Niederbayern bis nach Bamberg in Oberfranken praktisch der einzige Antrieb. Die Pferde zogen die Lastkähne über viele Jahrzehnte in tagelangen Reisen vorbei an den über 100 Schleusen über die Europäische Hauptwasserscheide. Es war eine Zeit, in der Schiffe noch nicht durch Dampfturbinen oder Verbrennungsmotoren angetrieben wurden.

Für Schleusenwärter ließ von Pechmann komfortable Diensthäuser bauen, doch auf die Unterbringung der Pferde verwendeten die Kanalurheber wenig Gedanken. Die „Schiffsreiter“ und ihre Vierbeiner nächtigten in passend gelegenen Herbergen am Kanal, zum Beispiel im alten Gasthaus „Wegscheid“ bei Berching.

„Die müssen sich so plagen“

Auf der genialen Ludwigskanal-Internetseite www.hansgruener.de hat der Nürnberger Hans Grüner den von G. Vollmuth aufgeschriebenen Dialog dokumentiert:

Schiffsreiter: „Ich brauch' für heut nacht einen Stall für meinen Gaul.“
Wirt: „Du kannst ihn bei mir unterstellen. Und du?“
Schiffsreiter: „Ich schlaf immer bei meinem Gaul, das weißt ja.“
Wirt: „Zum Essen kommtst aber schon in die Gaststube. Ich hab gschlacht und es gibt frische Blut- und Leberwürscht. Hast Dein Gaul schon getränkt?“
Schiffsreiter: „Freilich, das ist immer das erste was ich tu. Und gfüttert hab ich ihn auch schon, mit Hafer (Hoabern). Die Viecher müssen sich ja so plagen, daß an leid tun können.“

Die Mühe für die Rösser war durch eine durchaus aufwändige Infrastruktur nur bedingt erleichtert. Der Ludwigskanal hatte in weiten Passagen



Auch bei Burgthann findet das Treideln im Sommer ein großes Publikum: Leinen los für das historische Kanalschiff „Elfriede“.

Foto: privat

auf beiden Seiten Wirtschaftswege, sogenannte Treidel- oder Leinpfade. Treideln? Angeblich kommt der Begriff für das Ziehen der Schiffe durch Pferde von dem lateinischen Verb *tragulare* für schleppen, ziehen. Nur einseitige Treidelpfade waren an einigen Flusspassagen des Ludwig-Donau-Main-Kanals angelegt, etwa an der Altmühl und an der Regnitz im Bamberger Theresienhain. Der Pferdeantrieb war dort ebenso kompliziert wie an Flusskreuzungen: An einigen Stellen mussten die Rösser mit Fähren übersetzt werden.

Holztransporte nach Nürnberg

Die Treidelpfade entlang des Kanals waren auf eine Breite von gut 2,30 Meter, auf Dämmen etwa 2,90 Meter angelegt. Die Schiffe wurden am Stillwasserkanal meist von einem Pferd, an den Flüssen von bis zu drei Pferden gezogen. Oft hatten die Kähne einen Treidelmast, an dem nach der Überlieferung etwa 40 bis 80 Meter lange Seile befestigt waren. Um die Jahrhundertwende ließ die Bedeutung der Treidelpfade nach, da sich der Antrieb per Dampfmaschine und Propeller durchsetzte, schrieb ein Kanalhistoriker auf.

Doch die angebliche Motorisierung der Kanalschiffe um die Jahrhundertwende kann Hans-Georg Lubber nicht unterschreiben. Der Pollantener ist Jahrgang 1944, und er kann sich an die Nachkriegsjahre als Kind bis zum Ende der Kanalschifffahrt 1950 erinnern: „Ich weiß kein Motorschiff, die Kähne hatten alle keine Motoren, die waren alle zum Ziehen.“ Der kleine Hans-Georg hat noch erlebt, wie Ende der 40er Jahre in Berching, Pollanten und Mühlhausen Holz auf Schiffe verladen wurde, um nach Nürnberg getreidelt zu werden.

Heute, über 60 Jahre später, ist der damals kindliche Zeitzeuge selbst am Zügel: Der Pferdezüchter und Kutschenunternehmer Lubber bietet regelmäßig Treidelfahrten auf dem historischen Ludwigskanal an – mit einem



Kräftezehrender Alltag am Kanal bei Fürth: Die historische Aufnahme ist im Jahr 1932 entstanden.

Foto: Ferdinand Vizethum

historischen Schiff, der „Alma Victoria“. Sie befindet sich im Eigentum der Gemeinde Mühlhausen. Hans-Georg Lubber ist der Pächter des motorlosen Kahns.

Das Treideln ist für viele ein wahres Abenteuer. Weil aber der Alte Kanal an vielen Stellen durch Barrieren unterbrochen ist, muss die Strecke begrenzt bleiben: vom Sportplatz in

Mühlhausen durch die funktionstüchtige Schleuse Nummer 25 „talwärts“ bis zur Bundesstraße 299 zieht dann beispielsweise die siebenjährige Kaltblut-Fuchsstute Heli die „Alma Victoria“. Auf der haben laut Tüv bis zu 100 Personen Platz. Für das Pferd ist die Last vergleichsweise erträglich.

Historisch betrachtet hat der Einsatz der Tiere zum stundenlangen Zie-

hen der tonnenschweren Lastkähne wenig mit beschaulicher Pferderomantik zu tun. „Der Kanal war für die guten Pferde nichts, links rauf, links runter, immer schief, das geht aufs Kreuz“, beschreibt Hans-Georg Lubber den enormen Verschleiß der Vierbeiner in einer Zeit, in der nicht nur Menschen, sondern auch Pferde zu Hunderttausenden auf den Schlachtfeldern Europas geopfert wurden.

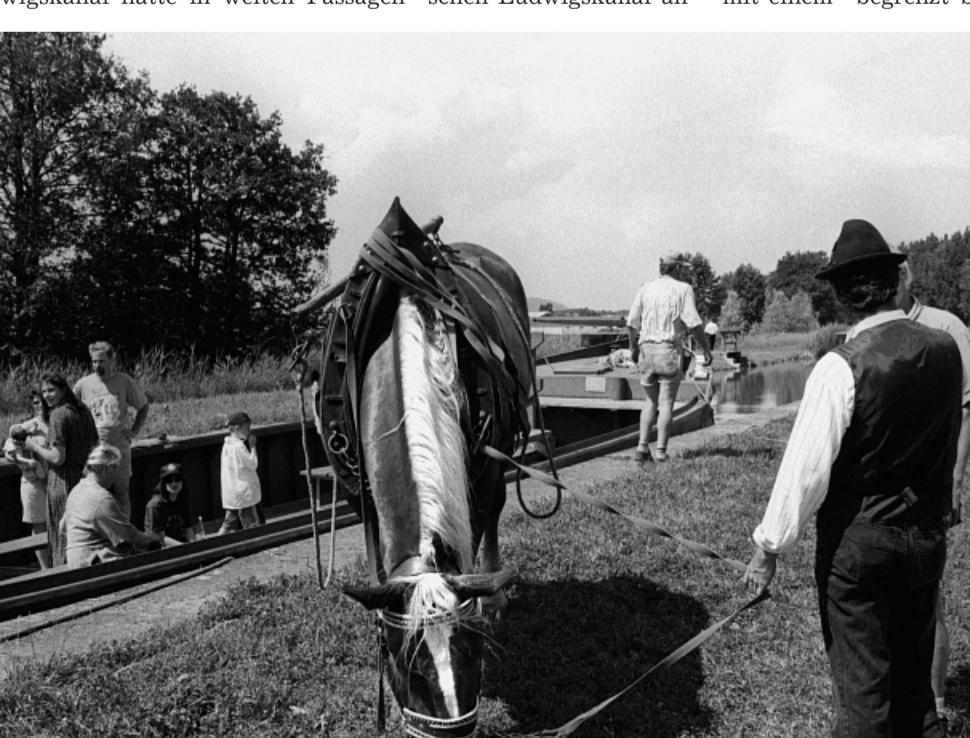
Nicht umsonst schickten die Kutscher nicht die allerbesten Pferde in den Treidelbetrieb. „Schläger, Beißer, Durchgeher“, beschreibt Lubber unumwunden das tierische Klientel der Schiffsreiter. „Die Guten wurden ja alle gebraucht.“ Zum Beispiel in der Landwirtschaft, wo die Pferde allerdings auch keinen lockeren Lenz hatten. „Zwölf Stunden und länger sind die da schon immer gelaufen“, beschreibt der Pollantener das tägliche Pensum der Pferde beim Bauern – und am Kanal.

30 Liter Hafer

Doch ohne ordentliche Energiezufuhr war den Tieren der Kraftaufwand nicht abzuverlangen: Der Pferdewann schätzt die tägliche Ration an nährstoffreichem Hafer auf 20 bis 30 Liter pro Pferd.

In diesem Jahr hat die Schleuse 25 neue Tore bekommen. Deshalb ist „bergseitig“ ein kleiner Hilfsdamm aufgeschüttet worden, der aber laut Lubber wieder entfernt werden soll. Deshalb ist der Treidelweg der „Alma Victoria“ Richtung Mühlhausen im Moment blockiert. Macht aber nichts, weil die eigentliche Treidelsaison gewöhnlich von März bis Oktober geht. In der Zeit liegt das Kanalschiff in der Schleuse 25. „Kapitän“ Lubber kann deshalb nicht in den Winterschlaf entschlummern. Denn bei Minustemperaturen darf der Treidler regelmäßig zum Eisschlagen antreten.

📍 Treideln mit Hans-Georg Lubber: ☎ (08462) 581.



Verschlaufpause während des Schleiens: Bei einem Kanalfest bei Mühlhausen ist dieser Kaltblüter angespannt worden. Hanfseile wirken als durchaus rückschonende „Stoßdämpfer“. Fotos: Karg, privat