

# Der Linnepad

von Walter Neuse, Möllen

Von Möllen bis Mehrum führt am Rhein entlang ein Fußpfad, der im Volksmund „Linnepad“ genannt wird. Nur die wenigsten Spaziergänger, die ihn lustwandeln, wissen etwas über seine einstige Bedeutung. Kein Wunder! Denn es ist schon lange Zeit her, daß der Leinpfad seinem ursprünglichen Zwecke diente, daß er der Weg war für die Pferde, welche an langen Seilen Schiffe stromaufwärts zogen.

Doch da lebte bis vor einigen Jahren auf seinem Hof in Mehrum noch ein alter Bauersmann, der davon zu erzählen wußte. Hatte er doch in jungen Jahren mit den Pferden seines Vaters oft genug Vorspanndienste getan!

„Ja, das war eine gute Zeit, da der Pferdebauer<sup>1)</sup> noch Gelegenheit hatte, so nebenbei ein schönes Stück Geld zu verdienen. — Sprang der Wind nach Osten um, so hielten wir den Rhein unterhalb Mehrum gut im Auge, ob da kein Segel sichtbar wurde. Bei Ostwind hatten die Schiffe vom Mehrum'schen Ort<sup>2)</sup> an „verkehrten Wind“, so daß sie mit ihren Segeln nichts anfangen konnten und Vorspann brauchten. Kam dann ein Schiff, so hieß es „Pferde anschirren!“ Also den Halm umgelegt, die Zugseile angesträngt und das Ortscheit am Hintergeschirr festgehakt und dann zum Rhein. Die Zugseile, die wir benutzten, waren an der Stelle, wo sie den Pferden beim Ziehen anlagen, mit einer lose übergestreiften Lederhülse versehen, damit sie die Pferde nicht wundscheuerten, was sonst sicher geschehen wäre, da die Last, die sie zogen, ja doch seitlich hinter ihnen lag, also anders als beim Wagen oder beim Pflug.

Der Schiffer befestigte ein starkes Tau oben am Mast und warf das freie Ende, welches mit einem Ring versehen war, zum Ufer. An diesen Ring kam für jedes Pferd ein besonderes Zugseil. Weil die Pferde hintereinander gehen mußten, so bekam das vorderste Pferd auch das längste Zugseil.“

„Wieviel Pferde wurden denn vorgespannt?“

„Bei einem unbeladenen Kahn bis zu 1000 Ztr. Traggewicht genügte ein Pferd. Aber das kam nicht oft vor. In den meisten Fällen waren zwei Pferde vorzuspannen, manchmal auch drei und vier! Damit sie hübsch in der Reihe hintereinander blieben, war jedes durch einen Strick mit dem Ortscheit seines Vordermannes verbunden.“

„Und wieviel Leute waren notwendig?“

„Bei einem oder bei zwei Pferden ging ein Pferdetreiber mit, bei drei oder vier mußte noch einer herangeholt werden. Und dann war noch „der Böropp“ nötig.“

„Böropp, das versteh' ich nicht.“

„Das sollen sie noch verstehen lernen. — Wollen mal jetzt erst die Fahrt antreten. — Also wenn alles fertig war, so knallten die Peitschen, die Pferde legten sich ins Geschirr, das lange Schiffstau spannte sich, der Schiffer hob den Anker — der Kahn kam in Fahrt. Da war nun weiter nichts dabei, bis ein Kribbenkopf kam. Dann hieß es für alle: Jetzt aufgepaßt! Hier drohte Gefahr. An solcher „Schläg“,

wie wir diesen Punkt nannten, stand ja das Wasser infolge der Stauung an der Kribbe etwas höher, und hier war auch die Strömung stärker. Verlor der Schiffer beim Passieren des Kribbenkopfes die Gewalt über das Steuer, so warf der Strom das Schiff mit dem Bug zur Strommitte hin. Das brachte unsere Pferde in sehr große Gefahr. Ging das Schiff „über Strom“, so konnten es keine zehn Pferde mehr halten. Sie mochten noch so ziehen, daß sie fast auf der Erde lagen: der Zug des abtreibenden Kahns war so stark, daß wir hinterrücks ins Wasser gezogen wären, wenn wir Pferdetreiber nicht im rechten Augenblick das lange Schiffstau kappten. Für solche Fälle führten wir ein Kappbeil mit; jedes Pferd trug ein solches an seinem Halm. In späteren Jahren trat an Stelle des Beils ein starkes Messer, das jeder in einer Lederscheide bei sich trug. —

Nun ja, es hat fast immer gut gegangen. Jeder kannte ja sein Handwerk! Es gab damals auch noch nicht so viele und so lange Kribben. Die Uferbefestigung in ihrer heutigen Art kam erst zu Anfang der neunziger Jahre. War nun so eine Schläg überwunden, so ging die Fahrt wieder leichter. Das sah man schon an dem Schiffstau, dessen Spannung zeitweise so gering wurde, daß es am Boden schleifte. Und dann hatte der Böropp seine Arbeit, denn er mußte das Seil hochheben, damit es sich nicht an einem großen Stein oder am Gesträuch, welches seiner Zeit noch reichlich am Ufer entlang wuchs, verfang, auch durch das Schleifen am Boden nicht zu sehr litt.

Die Reise hörte entweder oberhalb Götterswickerhamm auf oder am Wohnung'schen Bach, je nachdem der Wind stand. Noch einmal knallten die Peitschen, noch einmal mußten die Pferde alle Kraft hergeben, damit der Kahn in volle Fahrt kam, dann: „Hüüh!“ Das lange Schiffstau verlor die Spannung, und in diesem Augenblick mußten die Zugleinen am Ortscheit gelöst werden, denn der Schiffer lenkte gleich zur Strommitte und setzte die Segel, während der Schiffsjunge damit begann, das gesamte Zugseilwerk zusammenzureffen.“

„Wenn nun der Schiffer so ohne weiteres wegfuhr, wie kamen Sie denn zu Ihrem Lohn?“

„Die Abrechnung geschah auf sehr einfache Weise. Schon während der Fahrt, etwa in der Gegend der Wirtschaft Borgards gegenüber der Kirche in Götterswickerhamm, warf uns der Kapitän das Geld — in Papier gewickelt — zum Ufer hin. Damit es sich besser werfen ließ, tat er einen Stein in das Paket.“

„Und wieviel Geld gab es?“

„Für jedes Pferd zwei Gulden holl. Zogen wir aber bis zum Wohnung'schen Bach, dann machte es einen halben Gulden mehr aus.“

Oft kam es vor, daß bei unserer Rückkehr schon wieder ein Kahn auf Vorspann wartete. Dann wurde ohne große Ruhepause gleich wieder „gepärdet“, ja, es gab Tage, an welchem wir viermal vorspannten. An solchen Tagen gingen alle 28 Pferde, die es damals in Mehrum gab, auf dem Linnepad. Da hat sich mancher Bauer gesund gemacht. Ich will dafür ein Beispiel erzählen:

Also da war ein Hof — den Namen möchte ich aber nicht verraten! —, der war so mit Hypotheken beladen, daß sich die Sparren bogen. Der Bauer nahm sich das Leben. Die Witwe heiratete wieder, verschwieg aber die schwere Schuldenlast. Als der neue Bauer das Elend gewahr wurde, verlor er auch alle Lebenslust und sprach davon, es so zu machen wie sein Vorgänger. Da gab ihm mein Vater den Rat, doch auch zu „pärden“. Er tat's und konnte bald die Schulden abtragen. —

Unser Hof hatte lange Zeit von den Schiffern noch besondere Einnahmen. Damals gab es noch nicht die Proviantboote auf dem Rhein, von denen sich heutzutage die Schiffer die nötigen Nahrungsmittel kaufen. Diese konnten nur an Land erwor-

<sup>1)</sup> Pferdebauer im Gegensatz zu Ochsenbauer, der mit einem Ochsespann arbeitete.

<sup>2)</sup> Eine Kiesbank im Rhein.

ben werden. Weil ja bei Ostwind doch hier in Mehrum angelegt wurde, so kamen viele Schiffsleute zu uns, um sich mit Brot, Kartoffeln, Eiern, Fleisch und Milch zu versehen. Daß wir guten Umsatz hatten, sehen Sie daran, daß wir oft zweimal in der Woche Brot backen mußten. —

Nun ist noch zu erzählen, daß es auch Schiffer gab, die keinen Vorspann von uns benötigten, nicht weil sie bei Ostwind die Strecke hätten segeln können, sondern weil sie Vorspannpferde an Bord führten. Das waren die Maas- und Kanal-Schiffer, meistens Brabanter. Hatten sie eine Fahrt, wo ihnen der Wind entgegen war, so warfen sie einen Landungssteg aus, führten ihre Pferde an Land und spannten sie an.

Ferner gab es auch Pferdehalter, die das Vorspannen als Beruf ausübten, die ein Schiff bald auf dieser, bald auf der „andern“ Seite begleiteten.“

„Wie kamen die aber so oft von einer Seite zur anderen?“

„Dafür gab es genug Fährgelegenheit. Überall da, wo ein Linnepad anfing oder aufhörte, war auch eine Fähre, z. B. in Ork, hier in Mehrum, in Götterswickershamm, am Stapp und in Walsum. Jeder Fährmann mußte neben dem kleinen Nachen für den Personenverkehr auch noch einen großen für das Übersetzen der Pferde bereithalten. Das war Vorschrift von der Regierung, die auch auf die Instandhaltung des Leinpfades bedacht war.“

„Wissen Sie auch noch, wie Sie zum erstenmal „gepärdet“ haben?“

„Ja, das war so: Es ging so ein richtiger steifer Ost, gegen den kein Schiff ankommen konnte. Fast alle Pferdebauern zogen zum Rhein. Aber unsere Pferde standen im Stall. Mein Vater und mein Bruder waren nach Dinslaken. Da sah ich, wie sogar einige Spellener Bauern mit ihren Pferden anrückten. Ich rief meiner Mutter zu, daß ich mit den Pferden auch zum Rhein wolle. Ich hörte was von „dummen Jungen“, „nicht können“, „Pferde verunglücken lassen“ usw. Doch schließlich bekam ich meinen Willen. Als ich mit meinem Vorspann in der Gegend der Deichkuhle war, tauchte der Vater auf, der von Dinslaken zurückkehrte. Da bekam ich doch etwas Herzklopfen! Doch der Vater war mit meinem Hantieren zufrieden. Und von der Stunde an war ich als vollwertiger Pferdetreiber anerkannt. Ich war damals noch nicht 17 Jahre alt!

Leider kamen mit den Jahren immer mehr Dampfboote auf. Die Segelschiffahrt ließ allmählich nach und damit auch das „Pärden“. Wir haben es 1882 ganz eingestellt.“



Tuschezeichnungen von Karl Heiduck