

### Treideln - teilen - trekken - jagen - bomätschen ...: vormaschinellem ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten ; eine kommentierte Bildauswahl

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stettner, H. (2002). Treideln - teilen - trekken - jagen - bomätschen ...: vormaschinellem ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten ; eine kommentierte Bildauswahl. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 25, 383-423. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54143-9>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► HEINRICH STETTNER

## Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ...

Vormaschineller ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten – Eine kommentierte Bildauswahl

### Vorab

Keine spezifisch transportgeschichtliche, schon gar nicht eine systematisierend-technische Abhandlung zum Thema »Treideln« soll hier geboten werden, sondern allenfalls eine dergleichen vorbereitende, ergänzende, auf entsprechende ikonografische Forschung gestützte Zusammenstellung einschlägigen Bildmaterials, versehen mit einigen Kommentaren. Und auch dies Bildmaterial, aus mancherlei Gründen nicht stets verlässlich, bleibt zum größeren Teil eingeschränkt auf eine Herkunft aus dem niederländisch-friesischen Raum, der dem Verfasser nahe liegt.

Einen der Schwerpunkte dabei bildet die einst mit eigens dafür entwickelten Binnenschiffen unternommene, dem Personen-, Post- und Stückgutverkehr dienende, regel- und fahrplanmäßig Städte und Dörfer verbindende Treckfahrt, als »Trekvaart« niederländischen Ursprungs. Einen Schwerpunkt anderer Art zeitigt die mehr oder minder gekonnte Darstellung der harten körperlichen Arbeit jener Menschen, die oft anstelle von Zugtieren das Treidelschiff gegen Schwerkraft, Winddruck und Strömung zu »trecken«, also zu ziehen hatten.

Wieder einmal soll es hier um wissenschaftliche »Mosaiksteinsuche« gehen, kaum um mehr.<sup>1</sup>

### Begriffliches und Quellenkundliches

Eine Art Kurzdefinition des »Treideln« ist bereits der Überschrift vorliegenden Aufsatzes zu entnehmen. Jedoch bedarf es ihrer Erläuterung, zusätzlicher Hinweise auf die ufergebundenen Antriebskräfte, einer Nennung wesentlicher Probleme und einer gewissen zeitlichen Einordnung verschiedener Arten seilzugabhängiger Schifffahrt.

Hamburgs großer maritimer Wörterbuch-Schöpfer Johann Hinrich Röding hat im ausgehenden 18. Jahrhundert<sup>2</sup> das Wort »Treideln« gar nicht erfaßt, wohl aber »Treidlen« – und auch dies nur, um auf *Treilen ... oder Treudelen* zu verweisen. Letzteres aber bedeutete für ihn das uferlängs *in der Lien* (= Leine = Tau) *laufen* menschlicher Zugkräfte. *Gewöhnlich ... von Pferden gezogen* hingegen wurden laut Röding (unter Stichwort »Schute«) die holländischen »Treckschuten« als personen- und güterbefördernde Vorläufer heutiger straßengebundener Linienbusse. Dies alles kommt freilich nur einer regionalen historischen »Momentaufnahme« für das letzte Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts gleich. Denn das Treideln – ob mit tierischer oder mensch-

licher Antriebskraft – ist viel älter, wurde weltweit praktiziert und muß umfassender gesehen werden. Ein bißchen Grundsätzlich-Physikalisches kann dabei nicht schaden:

Lastentransport über Wasser ist reibungsmindernder, mithin weniger mühevoll, also bequemer, meist auch billiger als der Transport über Land, und früher bot sich für Waren und Menschen oft genug gar kein anderer Weg. Jede Schifffahrt hat hier ihre Wurzel. Wo aber Stakstangen, Paddel, Riemen, Strömung, Segelwind und später Maschinen als Antriebskräfte fehlten oder nicht ausreichten, Landnähe indes gegeben war, ließ sich mit Seil- oder Leinenzug bisweilen vom Ufer her treideln. Auf stehenden oder nur schwach fließenden Gewässern (wie etwa Kanälen) konnte man es in beiden Richtungen des Uferverlaufes, auf stärker fließenden brauchte man es nur gegen die Strömung (in der sog. Bergfahrt). Die damit hauptsächlich verbundenen Schwierigkeiten lagen nicht nur im letztlich weiträumig zu organisierenden, folglich oft obrigkeitlichen Schaffen und Unterhalten von Treidel- oder Leinpfaden, im Aufbringen und Versorgen der nötigen menschlichen oder tierischen Zugkräfte und im Umgang mit Hindernissen am, im oder unter Wasser. Sie ergaben sich auch aus der Notwendigkeit, das getreidelte Schiff einigermaßen uferparallel zu halten und es nicht ständig mit dem Bug gegen das Ufer zu ziehen, es dort festlaufen zu lassen – ein spezifisches Kräftewirkungsproblem, auf dessen unterschiedliche Lösungen unten noch kurz zurückzukommen ist.

»Treideln« gehe auf ein spätlateinisches Verb *tragulare* (= schleppen, ziehen) zurück, weiß etwa der »Große Brockhaus« nicht so ganz überzeugend zu berichten.<sup>3</sup> Das spräche für eine römische Wortherkunft, wohl für einen Ursprung im klassisch-lateinischen *trahere*, und dürfte dann auch für verwandte Wörter wie »treilen« oder »treudelen« gelten. Ganz anderer, offenbar slawischer Herkunft ist das mit »treideln« gleichgesetzte Wort »bomätschen«, das im mittleren und oberen Strombereich der Elbe hie und da noch bis ins 20. Jahrhundert hinein gebraucht worden ist.<sup>4</sup> Römerzeitlich wiederum sind die frühesten, freilich nur wenigen Bild- und Schriftquellen, mit denen sich das Treideln für das Gebiet des späteren Frankenreiches, also in Frankreich, den Benelux-Ländern sowie West- und Süddeutschland, nachweisen läßt. Aus der auch sonst quellenarmen nachrömischen, der Völkerwanderungs- und frühen fränkischen Periode gibt es so gut wie keine Belege, dann jedoch einige schriftliche rheinische seit Mitte des 8. Jahrhunderts.<sup>5</sup> Immerhin werden den fränkischen Merowingern und Karolingern die ersten nachrömischen, systematisch angelegten, auf hoheitlichen Handelserwägungen beruhenden und entsprechend unter Königsschutz gestellten Treidel-/Leinpfade an Flüssen zugeschrieben; ob mit Recht, mag offenbleiben.

Häufiger und präziser werden die Schrift-, wie danach auch die Bildquellen, erst sehr viel später, und nicht selten stehen sie im Zusammenhang mit Dokumenten behördlicher und prozesualer Art: Streitigkeiten wegen des Treideln erschwerender oder gar unterbrechender Wehre, Wassermühlenanlagen, Brücken, Häuser, Stapelplätze, angelegter Schiffe mit Masten und anderem boten die Ursachen. Weitere belangreiche Quellen sind die der Vorbeugung solcher Streitigkeiten und von Unfällen dienenden, verkehrsregelnden Treidel-Bestimmungen in Kanal-, Hafen- und Schifffahrtsordnungen.<sup>6</sup> Und noch als Quellen zu nennen sind Wasserstraßen-Bauakten sowie Protokolle zuständiger Verwaltungsstellen – aber nur wenige persönliche Erinnerungen an erlebtes Treideln: Von denen, die mit Treideln ihren Unterhalt mühsam verdienen mußten, konnten nicht viele ausreichend schreiben und lesen ...

Mit den Bildquellen zum Treideln ist es eher schlechter bestellt. Immerhin konnte hier einiges (nach bisweilen mühsamer Suche) zusammengetragen werden. Doch darf auch dies Bildmaterial nicht unkritisch gesehen und gewertet sein: Historische Treue ist diesmal vielleicht etwas mehr verbürgt als bei alten Bildern aus der Seeschifffahrt<sup>7</sup>, aber mangelndes schiffs- und fahrtechnisches Verständnis, Ungenauig- und Eigenwilligkeiten wie künstlerische Freiheiten der zudem stilistisch zeitgebundenen »Bildberichterstatter« können Fehlerquellen beinhalten und müssen einkalkuliert bleiben.<sup>8</sup> Kritische, gegebenenfalls interdisziplinäre Vergleiche unter-

schiedlicher Quellen können hier dem Entstehen falscher Vorstellungen entgegenwirken und zu einer wenigstens einigermaßen historisch präzisen Schau einstigen Treidelns beitragen – sofern sich für solche Schau überhaupt noch Interessenten finden.

## Zur Abfolge der Bilder

Verschiedene Möglichkeiten sind denkbar, das hier gebotene Bildmaterial übersichtlicher zu gestalten, also aufzuschlüsseln und zu gliedern. Unter Berücksichtigung gewisser Verwandtschaften zwischen den Bildinhalten wurde eine nur im Prinzip bevorzugte chronologische Orientierung mit folgender, nicht eben strenger Unterteilung gewählt:

- ▶ Frühes Treideln in Europa (Antike, Mittelalter);
- ▶ Pferde-Treideln in den Niederlanden (17.–20. Jahrhundert);
- ▶ Treideln in Ostfriesland (19.–20. Jahrhundert);
- ▶ Treideln mit menschlicher Zugkraft weltweit (13.–19. Jahrhundert);
- ▶ Besonders dimensioniertes Pferde-Treideln an Rhein, Canal du Midi und Oberinn (19. Jahrhundert).

## Zu den Bildern selbst

Zwischen dem in Abb. 1 gezeigten Treideln und demjenigen in Abb. 2 dürften etwa 900 Jahre liegen, zwischen letzterem und unserer Zeit an die 900 weitere. Von so frühen bildlichen Darstellungen ufergebundenen Schiffs-Ziehens – auch Abb. 30 gehört dazu – sind nur wenige auf uns gekommen, woraus jedoch kaum zu schließen ist, daß dergleichen Transporte zu Wasser in Antike, Mittelalter und Früher Neuzeit selten gewesen seien. Anderweitig begründete historische Erfahrung macht eher das Gegenteil wahrscheinlich, wobei der zeitablaufbedingte Bildquellenschwund in Rechnung zu stellen ist.

Aus der gallorömischen Provinz, dem heutigen Südfrankreich, vermutlich von Durance oder Rhone, stammt eines der am besten bewahrt gebliebenen Bildzeugnisse römisch-kaiserzeitlichen (übrigens auch für den Tiber belegten) Treidelns<sup>9</sup>, das gemäß Abb. 1 zudem interessante



Abb. 1 Fragment eines gallorömisch-kaiserzeitlichen Grabstein(?)reliefs aus Cabrières-d'Aigues/Vaucl., knapp 60 cm hoch; Musée Calvet, Avignon. Bei der dem Verf. privatim zugewandenen Bildvorlage kann es sich um das Foto einer – vergleichsbestätigt gelungenen – Replik (wohl Abguß) handeln.



Abb. 2 Unsign. Miniatur aus einer latein. Bibelhandschrift (Vulgata) des 12. Jahrhunderts aus Winchester/England. Nachzeichnung von K.Vlierman (NISA, Lelystad) in Anlehnung an F. Moll: Das Schiff in der bildenden Kunst, Bonn 1929, bzw. P. Heinsius: Das Schiff der hansischen Frühzeit, Weimar 1956.

Details aufweist. Auf dem steinernen (vermutlich Grab-)Relief lassen sich nicht nur Transportwaren wie die in Gallien handelsüblichen Fässer auf dem Schiff und oberhalb dessen mittelmeertypische Amphoren ausmachen. Vielmehr sind an Bord auch der Steuermann sowie am Ufer zwei von offenbar drei Schleppern zu sehen, jeder gesondert an einzelner Zugseil. Das Binnenschiff, ein Boot mit deutlichem Sprung und in der Bordwand so etwas wie Barghölzern, hat einen starken, kurzen Treidelmast, an dessen oberen Ende die Zugseile angreifen; auf die fahrtechnische Wichtigkeit des Treidelmastes ist unten noch einzugehen. Das achterliche Seitenruder in den Händen des Steuermanns ist nur teilerhalten.

Ohne Treidel-, wohl aber mit Segelmast und Rahsegel achtern wird in Abb. 2 ein relativ langgestrecktes, anscheinend planken- oder hautgeschnürtes, mit fünf Mann besetztes Boot vom Ufer aus mit Pferdekraft gezogen; das kurze Zugtau endet oben am Bug in einem undefinierbaren Knoten. Ein Mann bedient nahe dem Segelmast ein Seitenruder, ein anderer im Vorschiff zusätzlich ein Scherbrett; ein dritter scheint einem am Ufer geschützt sitzenden Gebührenempfänger eine Abgabe zu entrichten. Bei der etwas simpel wirkenden Szene handelt es sich um die Miniatur-Illustration zu einer Bibelhandschrift wohl südeinglischer Herkunft aus dem 12. Jahrhundert. Mit simpler schiffahrtstechnischer Unkenntnis könnten vielleicht auch die Weglassung des Treidelmastes wie die Bug-Verknotung des Zugtaues zu erklären sein, wäre da nicht der intelligente Gebrauch des Scherbretts, welches möglicherweise nach Art der (erst viel später aufgekommenen) Seitenschwerter die zugbedingt ufergerichtete Abdrift mindern soll. Kaum als fehlerhaft darf hier die Darstellung eines Segels gewertet werden, denn Treideln und Segeln sind immer wieder miteinander kombiniert worden: Wenn Wind- wie Wasserverhältnisse es zuließen und ein höherer Mast stand oder aufgerichtet werden konnte, sind Treidelschiffe öfters ersatzweise oder zusätzlich, jedenfalls bequemer mit Segeln vorangekommen, als nur mit Zugkraft. Umgekehrt vermochten Schiffe, die primär für Segelantrieb bestimmt waren, bei Flaute oder ungünstigem Wind bisweilen aufs Getreidelwerden auszuweichen (siehe z.B. Abb. 3, 12, 24 und 25).<sup>10</sup>

Annähernd 500 Jahre jünger als die vorige Treidelszene ist diejenige in Abb. 3. Innerhalb dieses halben Jahrtausends, etwa ab 1400, hatte man gelernt, Bilder mittels graviertes, später auch geätzter Kupferplatten oder entsprechender Mischtechnik zu reproduzieren. Die auf diese Weise drucktechnisch zustandgekommene Vorlage zu Abb. 3 läßt sich durch Inschrift an Rhenus =

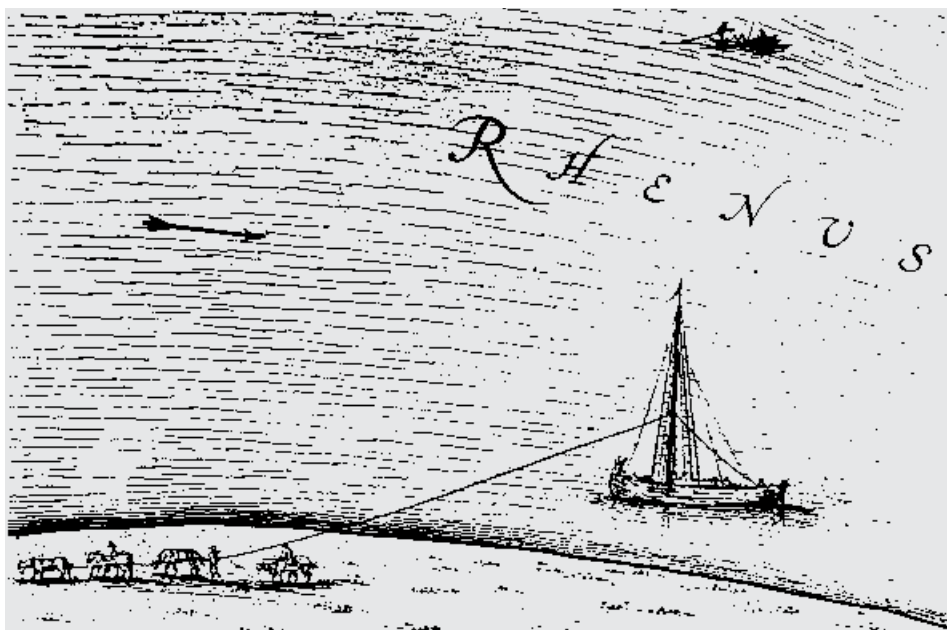


Abb. 3 Nicht näher bestimmte, unsign., vermutlich niederländ. Radierung des 17. Jahrhunderts (Ausschnitt). (Archiv DSM)

Rhein lokalisieren, ist sonst aber nicht näher bestimmt und dürfte ins 17. Jahrhundert gehören. Wieder wird einiges Bemerkenswertes geboten: Das Schiff ist kaum noch als Boot zu bezeichnen, ist größer und trägt einen hohen, verstagten Mast mit Wanten und Webleinen darin. Das sind Indizien für Segelnutzung, und wer will, mag ein an Deck gefiertes (Gaffel-)Segel erkennen. Knapp über dem untersten Mastdrittel aber greift eine noch nach achtern abgesicherte

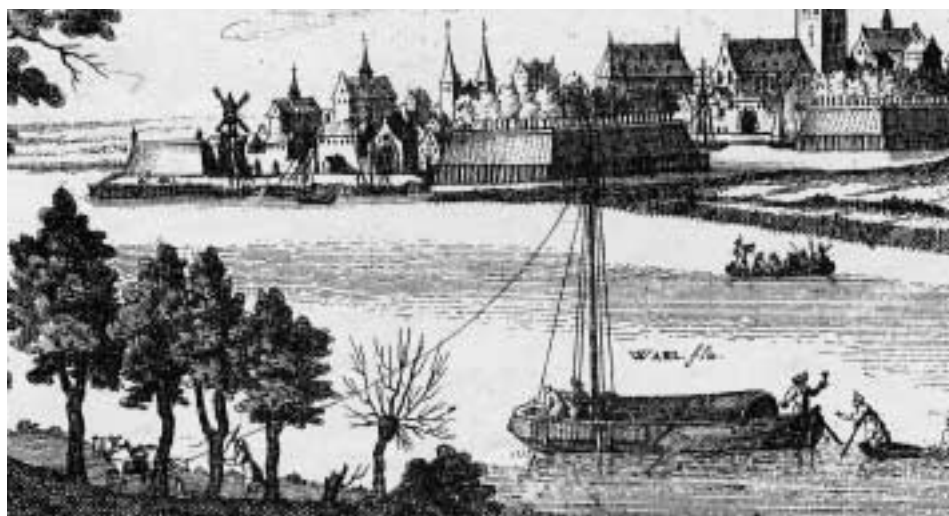


Abb. 4 Sign. Radierung von G. Bouttats (1625-95) nach I. Peeters (1624 – nach 1677) aus: Thoneel der Steden ende Sterckten van t'Vereenicht Nederlandt ..., Antwerpen o.J. (Ausschnitt). (Marit. Archiv d. Verf.)



Zugleine an, mittels derer drei Pferde das Schiff vom Ufer her gegen die Strömung bewegen. Herrscht Flaute, in der man nur durch Treideln vorwärtskommt, oder gar Gegenwind? Drei Treidelknechte sind mit den Gäulen beschäftigt, einer von ihnen reitet ein Reservepferd – dergleichen setzt Organisation, »Infrastruktur« voraus.

Abb. 4 ist zeitlich zwar nicht durch ein Publikationsdatum, wohl aber durch die bekannten Lebensdaten von Zeichner und Kupferätzer besser als Abb. 3 einzuordnen: in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts. Wieder wird am Rhein getreidelt, aber da diesmal der Mündungsarm Wael = (heute) Waal ausdrücklich im Bild genannt ist, ergibt sich zwingend die Lokalisierung in den Niederlanden – am jenseitigen Ufer liegt das geldrische Tiel, wo nun der Amsterdam-Rijnkanaal in den Waal mündet. Das Wasserfahrzeug ist ein rundgebautes, größeres Binnen-Lastschiff mit hohem Mast, Seitenschwertern sowie halbrunden Lukendeckeln, die mit einiger Sicherheit verschiebbar sind. Besetzt ist es mit drei Mann. Auf dem landeinwärts baumbestandenen Leinpfad treibt ein Knecht nur einen Gaul an; das Zugtau zum Masttopp hängt etwas durch: Anders als in Abb. 3 wird hier nicht viel Schleppkraft eingesetzt, und die Topografie<sup>11</sup> spricht gar dafür, daß der Schiffsbug flußabwärts gerichtet ist.

### Von Trekschuiten, Jaagpaden und Rolpalen

Abb. 5 wurde von den selben Künstlern gefertigt wie Abb. 4 und entstammt dem selben Sammelwerk. Aus dem Fluß Govw ist inzwischen die Gouwe geworden, welche bei der im Hintergrund ragenden Stadt Gouda in die Hollandsche IJssel mündet. Ein einzelnes Pferd zieht eine auch mit Passagieren besetzte, vorn und achtern flache, prahmartige Schute. Die hat einen verstagten Treidelmast, abgedeckten Laderaum und als kleine, gedeckte, kajütenähnliche Unterkunft für die Reisenden achtern ein Roefje. Spiegelglatt ist das Wasser, idyllisch das Bild.

Mit der Schute kommt hier erstmals und dann wieder auf den folgenden Seiten etwas ins Bild, was einst weit mehr war als nur eines von vielen Schiffen im Binnenverkehr. Denn solche Schute kann als Trekschuit über Jahrhunderte als eine Art niederländischer Institution von nationaltypischer Bedeutung angesehen werden. Zivilisationsgeschichtlich und verkehrstechnisch ist sie den heutigen, fahrplanmäßigen Linienbussen vergleichbar, mit dem Unterschied freilich, daß sie eben statt auf einer Land- auf einer Wasserstraße ohne Motor, nur mittels ufergebundener, animalischer Muskel-Zugkraft langsamer vorankam. Die aus dieser Gemächlichkeit resultierende, lange Reisedauer und der für die Fahrgäste sehr beschränkte Raum an Bord machten Trekschuiten häufig zu schwimmenden Kommunikationsstätten; die Verlockung war groß, sich an den sprichwörtlichen »Trekschuitpraatjes« zu beteiligen, in denen über Gott, die Welt und alles Mögliche diskutiert werden konnte. Natürlich blieben auch politische Auseinandersetzungen nicht aus, und schon aus dem 16./17. Jahrhundert haben sich »Pamfletten« erhalten, gedruckte Streitschriften, die parteiliche, fingierte Trekschuit-Dispute zwischen Anhängern und Gegnern der Regierung, sozialer Gruppierungen oder Konfessionen wiedergeben. Niederländische Trekschuiten haben sogar ihren Weg in die deutsche Belletristik gefunden, so etwa im 19. Jahrhundert bei Heinrich Heine<sup>12</sup> oder im 20. Jahrhundert bei Martin Luserke.<sup>13</sup>

Für die recht frühe Nutzung mehr oder minder regelmäßiger Trekschuit-Verbindungen seien hier nur zwei Beispiele angeführt: Bereits aus dem Jahre 1564 wird über eine Trekvaart zwischen den Städten Appingedam und Groningen berichtet<sup>14</sup>, und für 1587 über eine solche zwischen Delft und Rotterdam.<sup>15</sup> Jaagpaden<sup>16</sup>, auch Trekwegen oder im Norden der Niederlande auch Snikkepaden (nach einem dort vorwiegend gebräuchlichen Trekschuiten-Typ) genannt, entsprachen den deutschen Lein-, Treidel- wie Treckpfaden. Zeiten- und länderübergreifend einigermmaßen typisch war übrigens der für etliche europäische Treidelpfade seit dem Spätmittelalter belegbare, immer wieder einmal aufflammende Ärger wegen ihrer Offenhaltung, weil

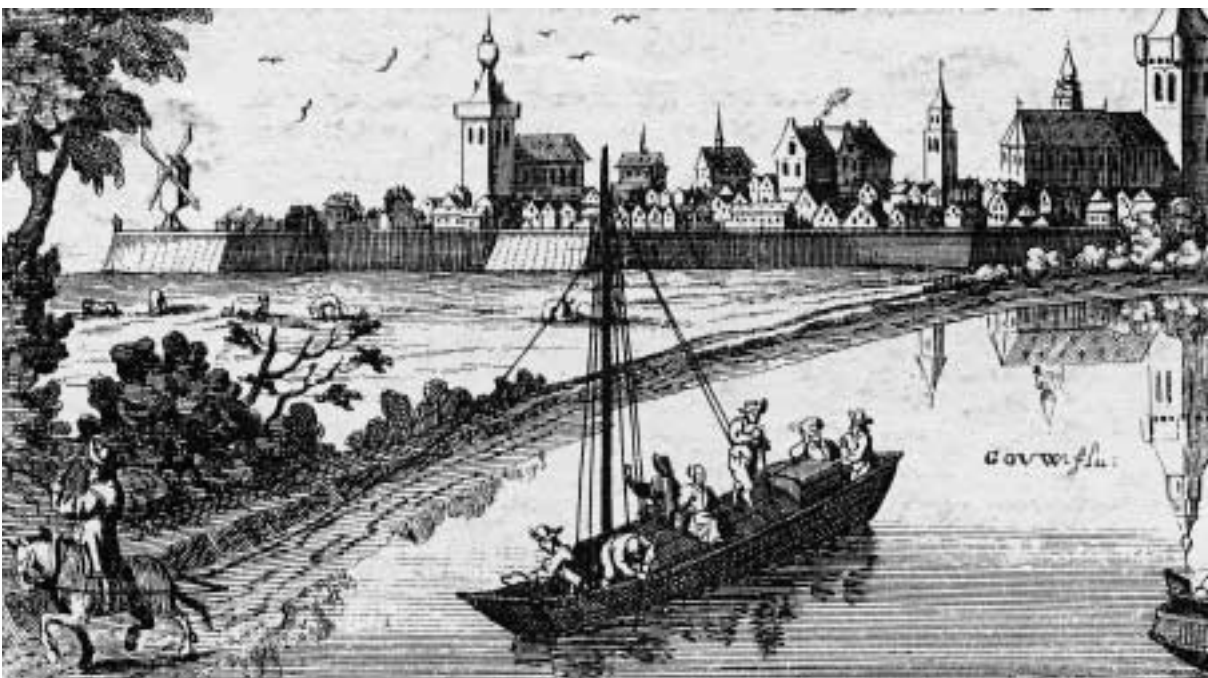


Abb. 5 Wie Abb. 4.

Uferanrainer den ihnen zugemuteten Betreuungs- und Reinigungspflichten nicht nachkamen. Heute sind solche Pfade – soweit überhaupt noch vorhanden – Unterhaltungs- und Betriebswege der Wasserstraßenverwaltungen und/oder geschätzte Erholungswege für Fußgänger und Radler.

Ob die deutsche Treckfahrt unbedingt die niederländische Trekvaart zum Vorbild hatte, mag offenbleiben, ist aber zumindest für das Rhein-/Ems-Gebiet und Ostfriesland sehr wahrscheinlich. Vermutet werden kann dies auch bei anderem deutschen Treckfahrverkehr, zum Beispiel dem Berliner: Vor 1738 hieß der Schiffbauerdamm noch Treckschutendamm, und aus der Mitte des 18. Jahrhunderts gibt es Nachrichten über eine täglich mehrmalige Treckfahrtverbindung zwischen Berlin und Charlottenburg.<sup>17</sup>

Zurück zu den Bildern. Die nun folgenden Abb. 6 und 7 werden angesichts ihrer deutlichen Verwandtschaft zusammen kommentiert, obwohl zwischen der jeweiligen Fertigung ihrer Vorlagen über 200 Jahre liegen dürften. Abb. 6 – wohl ein Stück älter als die vorausgegangene Abb. 5 – ist vermutlich eine radierte Buchillustration aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und niederländischer Herkunft. Wieder geht es um Treideltransport von Personen und Gütern, aber das von nur einem Gaul gezogene, ungedeckte, also witterungsungeschützte Boot mit gabelartigem Treidelmast und auffallend spitz vorspringendem Bug ist noch nicht die »klassische«, komfortablere Trekschuit, sondern allenfalls Vor- oder Kleinform davon. Entsprechende zeitgenössische Darstellungen sind nicht eben häufig, und dies könnte mit ein Grund dafür sein, daß man im 19. Jahrhundert bei einer neuerlichen Buchillustration historisierend gerade auf diese Vorlage aus dem 17. Jahrhundert zurückgegriffen hat. Die Gesamtkomposition und etliche Einzelheiten in Abb. 7 sprechen jedenfalls für solchen Rückgriff, wenn auch andere Details mehr oder minder abgewandelt oder vereinfacht wurden. In schiffs- wie treideltechnischer Hinsicht





Abb. 6 Unsign. Radierung nach A.P. van de Venne (1589-1662), evtl. Illustration zu einem der Emblembücher von J. Cats (1577-1660); der markante Bildrand könnte für den »Spiegel Van den Ouden ende Nieuwen Tijd« sprechen, indes nur für eine der zahlreichen späteren Auflagen, da die Treidelszene in der Erstausgabe von 1632 nicht enthalten ist. (Privatbesitz)

hält. Die einst wichtige Trekvaart zwischen der größten Stadt Hollands und ihrer knapp 20 Kilometer westlich am Dünenrand gelegenen, ebenfalls bedeutenden Nachbarstadt Haarlem sei hier als Beispiel etwas näher betrachtet<sup>19</sup>:

Erste Rechtsgrundlage war eine Art Patent, das die Staten van Holland en West-Friesland als Provinzialparlament 1631 den zwei Städten für das Anlegen eines verbindenden Kanals nebst Leinpfad und Wagenweg gewährten. Auf alsbaldige, entsprechende Grundstücksenteignungen und Entschädigungen der gewesenen Eigentümer folgte ein Verkehrsmonopol einschließlich des Rechts der Gebührenerhebung für die beteiligten Städte. Die Umsetzung in die Praxis wurde von beidseitig berufenen Deputierten gelenkt und überwacht, die offenbar ähnlich fungierten wie die gemeinschaftliche Aufsichtsbehörde eines modernen kommunalen Zweckverbandes. Ihre Sitzungsprotokolle, Verlautbarungen und Anordnungen sind somit zu Quellen für die holländische Verkehrs- und speziell die Geschichte der getreidelten Binnenschifffahrt geworden.

Kanal und Leinpfad waren eher fertig als der parallele Fahrweg. Ganz am Anfang wurden vielleicht nur kleine Boote (etwa nach Art der Abb. 6 und 7) getreidelt; daß man damals menschliche Zug- durch Pferdekraft ersetzte, war noch relativ neu. Die später größeren pferdebewegten Trekschuiten waren für 28 bis 40 Reisende ausgelegt, von denen Soldaten und Kinder nur den halben Fahrpreis zu entrichten hatten. Zweieinhalb Stunden sollte der Transport dauern, nicht länger. Sein tagsüber stündlicher Beginn wurde mit Glockenschlag angekündigt. Pünktlichkeit war gefragt, Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit ebenso. Keine hinderlichen Schiffe mit aufrechten Masten durften am südlichen, dem Leinpfad-Ufer festmachen; Anleger für niedrige Wasserfahrzeuge waren mit einem Bogen darüber zu versehen, auf dem das Zugseil entlanggleiten konnte. Schipper und Jager (letzterer der Pferdeknecht) hatten korrekt zu sein und sollten keine Trinkgelder erhalten dürfen. Wieweit letzteres tatsächlich durchgesetzt wurde, mag ebenso offenbleiben wie ein Erfolg der Bemühungen, durch entsprechende Weisung an den Schiffer

gilt letzteres etwa für die Gestaltung von Bug, Mast, Ruder und Beplankung. Nicht mit aus Abb. 6 übernommen wurde eine dort am Boot steuerbordseitig achtern angebrachte Vorrichtung, die in ein rückwärtiges, gestrafftes Tau auszulaufen scheint, schwer zu definieren ist und vielleicht auf ein geschlepptes Fischnetz, einen Fischkorb oder gar ein kleines Beiboot deutet.

Größer und wesentlich komfortabler als die Trekschuiten in Abb. 6 und 7 sind die zwei in Abb. 8. Die rechte, vordere, mit ihrem der Abb. 6 ähnlichen, spitz vorspringenden Bug soll offenbar gleich Fahrt aufnehmen, während die linke, hintere, am Ufer eines Seitenkanals oder eines kleinen Hafenbeckens festliegt. Es ist eine Szene aus der Mitte des 17. Jahrhunderts, mit hoher Wahrscheinlichkeit vor der Amsterdamer Haarlemmerpoort auf dem Trekvaartkanaal zwischen diesen beiden genannten Städten. Denn die radierte Vorlage für Abb. 8 ist mit »Haerlemse Jaegschuyties«<sup>18</sup> bezeichnet und stammt aus einem Sammelwerk von Reinier Nooms († 1664), welches neben Schiffsansichten solche aus Amsterdam ent-



Abb. 7 Unsign. Holzstich, nach dem Drucktext auf der Rückseite aus einem niederländ. Lehr- und Erbauungsbuch Mitte des 19. Jahrhunderts. (Archiv DSM, marit. Grafikslg. d. Verf.)

das Rauchen an Bord einzuschränken und in der Kajüte ganz zu verhindern – siehe Abb. 11! Bis zu kurioser Strenge ging die Sorge ums Vermeiden störender oder kostenträchtiger Zwischenfälle: Schiffer, welche etwa ein an Bord ausgesetztes Findelkind mitnahmen, statt es in anderweitiger Obhut zurückzulassen, sollten es behalten und als eigenes aufziehen müssen ...



Abb. 8 Unsign. Radierung (3,7) aus »Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam, Naer t leven afgetekent en opt Cooper gebracht, door Reinier Nooms, alyas Zeeman« (ca. 1623-64), Amsterdam o.J. (Marit. Archiv d. Verf.)

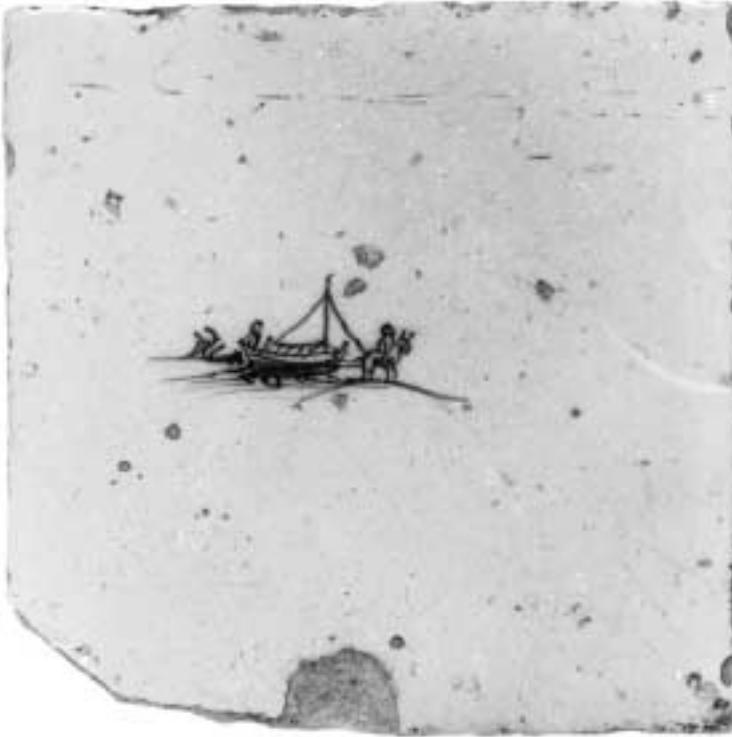


Abb. 9 Anonyme blaue Malerei in der weißen, ornamentlosen Glasur einer nicht näher bestimmten niederländ. Wandfliese aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Fliesenmaße: Randlängen ca. 131 mm, Dicke ca. 9 mm. (Archiv DSM, marit. Fliesen-slg. d. Verf.)

Unvermeidbar war indes ein anderes Problem: Das hieß Halfweg, was soviel wie Halber Weg = Mitte der Strecke bedeutet. Damit war nicht etwa der dort gelegene Sitz des aufsichtführenden Deputierten-Komitees gemeint, sondern das Gelände, auf dem Trekweg und Jaagpad auf jenen eingedeichten, überbrückten Wasserlauf trafen, der das Haarlemmer und das Spiering-<sup>20</sup> Meer mit dem IJ verband. »Het IJ« war derjenige tideabhängige, lange Seitenarm der Zuiderzee, zu dem auch der Amsterdamer Hafen gehörte, und der sich nach Westnordwest bis an den Dünenrand erstreckte. Der erstgenannte Wasserlauf unterlag zu unterschiedlichen Zeiten wechselnden Wasserständen, Wellenschlag und Eisgang, die windbedingt besonders vom Haarlemmer Meer ausgingen und für Trekschuiten sehr gefährlich werden konnten. Bis zum Ende der Trekvaart Amsterdam-Haarlem ist es trotz einiger Planungsbemühungen nicht gelungen, bei Halfweg (den Namen gibt es noch heute, auch als Autobahnabfahrt) eine Art »Wasserstraßenkreuzung« etwa im Sinne einer Kesselschleuse zu schaffen. Stets endete das Treideln vor dem Deich. Reisende, Gepäck und andere Ladung mußten über die Brücke ans jenseitige Ufer gelangen, um dort hinter dem Gegendeich auf der Kanalfortsetzung in einer anderen Trekschuit einen dem alten möglichst gleichen Platz zu finden. Dieser umständliche Transfer war im Fahrplan berücksichtigt (und im Preis inbegriffen ...).

Einige Zahlen mögen noch etwas über den Umfang vorstehend behandelter Trekvaart aussagen: 144 350 Leute benutzten sie 1648, im Schlußjahr des Dreißigjährigen Krieges, in Richtung Haarlem; 143 530 taten dies in Richtung Amsterdam. 19 Jahre später, 1667, gab es in Amsterdam 6 401 Trekschuit-Abfahrten nach Haarlem. Bau und Verbesserung des entsprechenden Fahrweges bewirkten einen gewissen Rückgang des Treidelverkehrs, aber 1727 waren es immer noch 103 133 Personen, die so nach Haarlem, und 95 481, die so nach Amsterdam reisten. Man kann dies leicht auf Durchschnitts-Tageswerte herabrechnen. Zehn Schiffer, zehn Schiffs- und zwölf Pferdekechte, ferner 24 Pferde und 23 Trekschuiten waren es, mit denen das letztge-

nannte Verkehrsaufkommen bewältigt wurde. Den alten Kanal gibt es noch als ruhigen Wasserweg, aber den jetzt alles andere als ruhigen Verkehr haben an seiner einen Seite die Eisenbahn, an seiner anderen Seite die Autostraße übernommen.

Einige der im letzten Absatz genannten Zahlen wiesen bereits ins 18. Jahrhundert, aus dem die nun folgenden vier niederländischen Trekvaart-Szenen stammen. Abb. 9 bietet eine kleine, primitive, blaue Malerei in der weißen Glasur einer Wandfliese aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. An einem Treidelvorgang ist nicht zu zweifeln, und es liegt nahe, eine der üblichen gedeckten Trekschuiten anzunehmen, wenngleich es sich auch um ein pferdegezogenes Binnenfrachtschiff handeln könnte. Was die kleine Malerei so bemerkens- und reproduzierenswert macht, ist ihr Platz auf einer Fliese. Denn unter den vielen alten niederländischen Schiffs- und Landschaftsfliesen, welche die Jahrhunderte überdauert haben<sup>21</sup>, sind solche mit einer Treidelzene nur äußerst selten zu finden. Angesichts der Popularität einstiger niederländischer Trekvaart muß das schon erstaunen.

Ähnliches gilt für Giebelsteine, also für in die Vorderfronten von Häusern eingelassene, meist Sandstein-Reliefs, die in den Niederlanden mehr verbreitet waren als etwa in Deutschland. Sie sollten das Gebäude schmücken, gaben ihm in Zeiten noch ohne Hausnummern nicht selten den Namen und wiesen oft auf den Beruf des Bauherrn oder Bewohners hin. Solch raren Giebelstein aus dem Trekvaart-Milieu zeigt Abb. 10. Er stammt aus Groningen und trägt die Jahreszahl 1771 sowie den Text »DE OUDE SNIK STAL« (»Der alte Snikken-Stall«). Wie weiter oben schon erwähnt, war Snik, auch Snikke, die im Norden der Niederlande häufige Bezeichnung für regionale Trekschuiten<sup>22</sup>, und der Giebelstein dürfte auf einen in der Trekvaart tätig gewesen Schiffer oder Unternehmer gedeutet haben.

Abb. 11 hat noch einmal die Trekvaart Amsterdam-Haarlem zum Gegenstand, bringt nun aber einen Beleg aus der Mitte des 18. Jahrhunderts. Denn sie dokumentiert in nicht ganz scharf konturierter Zeichnung das Inneres eines Roefs, einer Fahrgastkajüte auf einer der Trekschuiten zwischen den beiden Städten, wobei sowohl die Lebensdaten des Zeichners als auch Kleidung und Haartracht der Passagiere für die genannte Zeit sprechen. Modisches »Outfit« und ergänzende Utensilien erweisen die hier ausschließlich männlichen Reisenden als nicht eben zur sozialen Unterschicht gehörig. Auf dem Fußboden sind zwei der damals üblichen rundbauchigen Weinflaschen nebst Trinkbecher sowie der beim Sitzen störende, aber dekorative Degen eines vornehmeren Herrn oder Militärs plaziert. Auch Gehstöcke und lange Tonpfeifen in einigen Händen sind wohl ein bißchen Statussymbole. Ein Fahrgast ist sogar mit Schreibarbeit



Abb. 10 Giebelstein u.a. mit der Jahreszahl 1771 von einem Haus am Rodeweg, Groningen. Nach Lesbrief »de trekschuyt« (siehe Anm. 14).





Abb. 11 Zeichnung von Simon Fokke (1712-84). Nach Brants (siehe Anm. 15).

beschäftigt, doch läßt sich annehmen, daß auch er gelegentlich zum üblichen Trekschuitpraatje beiträgt, zumindest mithört. Das auf Bogenleisten ruhende Verdeck ist links oben etwas geöffnet; warmer Dunst und Tabakrauch können so besser abziehen. Ein Bild der Gemächlichkeit, geruhsamen Friedens – man vergleiche das modern nachempfundene Groninger Pendant in Abb. 16. War es wirklich immer so?

Hingewiesen sei noch darauf, daß es für höherrangige kommunale Amtsträger wie für private Begüterte auch *Trekjachten* meist kleinerer Ausführung gab, deren reicher Außenzierat und komfortable Innenausstattung sie deutlich von den gewöhnlichen Trekschuiten unterschieden.<sup>23</sup>

Die nach Holland einst politisch wie wirtschaftlich zweitichtigste Provinz der (nördlichen) Niederlande war das im Mündungsgebiet von Rhein, Maas und Schelde gelegene Zeeland, und inmitten seiner westlichsten Insel Walcheren – heute ans Festland angeschlossen – lag und liegt die Hauptstadt Middelburg. Um von dort per Schiff auf das freie Meer oder die niederländischen Binnengewässer zu gelangen (und umgekehrt), mußte man den etwa drei Kilometer langen Kanal zwischen der Stadt und dem östlich gelegenen Vorhafen bei Arnemuiden benutzen. Wenn Wind und Gezeiten es nicht anders gestatteten, Reisetermine aber drängten, wurde getreidelt. Adriaen Pietersz. van de Venne, der auch die Vorzeichnung für Abb. 6 schuf, hat den stark befahrenen Kanal ca. 1616 anlässlich einer vorherigen Festlichkeit in Öl gemalt<sup>24</sup> und dabei ganz links ein am Treidelmast erkennbares, ungedecktes Treckboot, in der Mitte und rechts aber einen von Pferdegespannen stadtauswärts gezogenen, bestückten Dreimaster ins Bild gebracht. Auf der ebenfalls zeeländischen Insel Duiveland war die Situation mehr als 150 Jahre später noch ähnlich: Auch hier gelangte man zu Schiff aus der Stadt Zierikzee nur mittels eines Verbindungskanals hinaus (oder in sie hinein), und auch hier wurde nötigenfalls getreidelt. Abb. 12, für welche Radierung die zeichnerische Vorlage im ausgehenden 18. Jahrhundert entstand, bezeugt es. Bei dem ausfahrenden, von zwei Pferden geschleppten Einmaster mit damals bereits altmodischem, geigten Sprietsegel sowie mit Klampenfedern, Seitenschwertern und



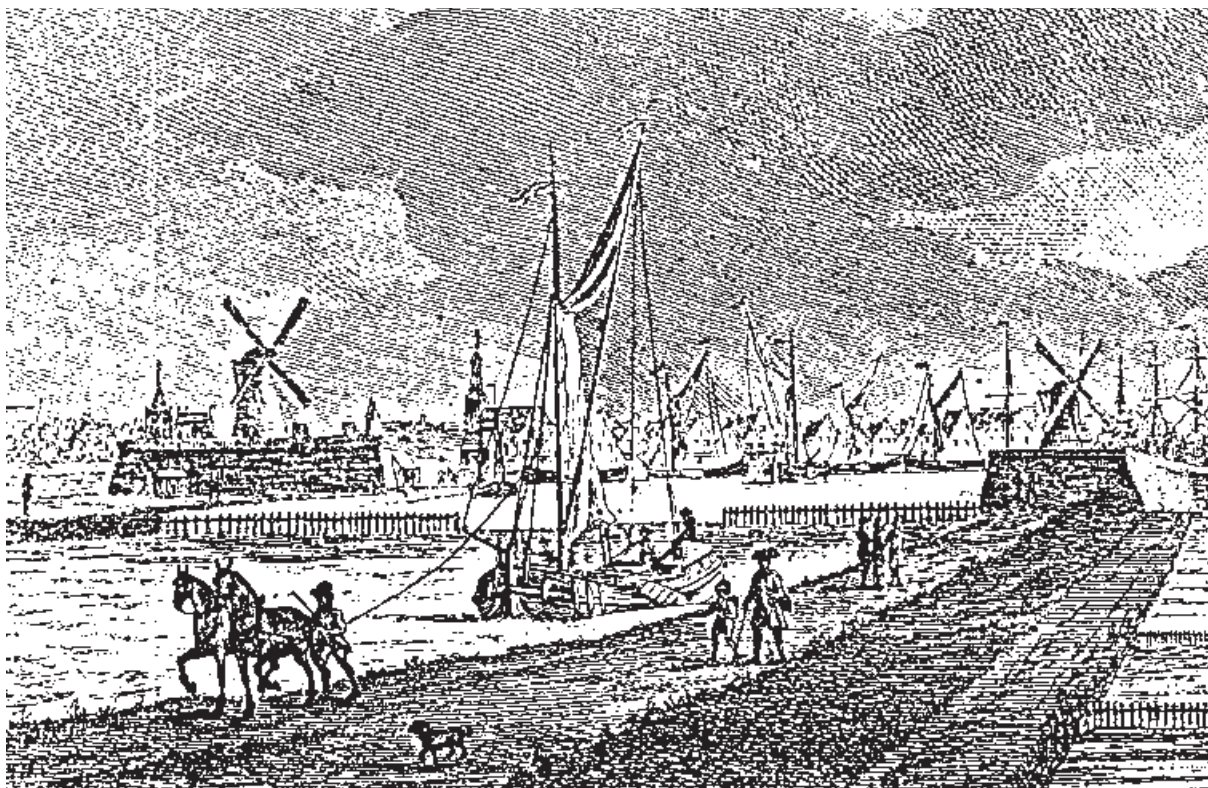


Abb. 12 Sign. Radierung »Haven van Zierikzee, in Zeeland« von M. de Sallieth (1749–91) nach D. de Jong (nachweislich tätig 1779–1802) aus: Atlas van de zeehavens der Bataafsche Republiek ..., Amsterdam <sup>2</sup>1805 (Ausschnitt). (Marit. Archiv d. Verf.)

achterlicher Kajüte dürfte es sich um eines der kleinen zeeländischen Passagier- und Lastschiffe handeln, die auch im Liniendienst fuhren. Typisch niederländisch ist jedenfalls die runde, völlige Form des Rumpfes, und man kann in dem Segler eine Paviljoenpoon, so etwas wie eine südliche, üppigere Schwester der Tjalk, sehen.<sup>25</sup>

In Abb. 13 kommt sie uns wieder vor Augen, die »klassische« Trekschuit, aber seit der Darstellung ihres Interieurs in Abb. 11 sind an die 100 Jahre vergangen. Bei den Männern sind längst Zylinder und Mütze an die Stelle des Dreispitzes, lange an Stelle der Kniebundhosen getreten; bei zwei der Frauen erkennt man Schutenhüte: spätes Biedermeier, zweites Viertel des 19. Jahrhunderts. Ganz kurz danach, um 1850, entstand wohl die der Abbildung zugrundeliegende, farbige Lithografie (Steindruck). Die zwar in den Niederlanden, sonst aber nicht näher zu lokalisierende Trekschuit ist schräg von achtern gesehen. Soeben hat sie einen gemauerten Kai verlassen und wird von nur einem Pferd getreidelt. Schiffbaulich von Interesse sind die hochgezogene, bauchige Beplankung des Hecks, der große, vergoldete Ruderkopf, die krumme Spitze des Mastes und dessen achterliche Verstagung. Diese Trekschuit mit ihrem langen Roef ist um einiges größer, zudem reicher ausgestattet als andere im Land. Von der einfachen Art der letzteren hat sich aus dem 19. Jahrhundert in Amsterdam ein kleines Anschauungsexemplar erhalten, bei dem es sich möglicherweise um ein Werftmodell handelt.<sup>26</sup>

Kein Werftmodell, sondern einer Trekschuit des 19. Jahrhunderts in Originalgröße nachempfunden und –gebaut ist DE HERINNERING (»Die Erinnerung«), welche Abb. 14 zeigt. Als der Ver-

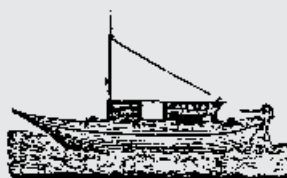


Abb. 13 Farbige Lithographie von R. de Vries, um 1850. (Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam)



Abb. 14 Farbfoto, als Postkarte erworben. (Marit. Archiv d. Verf.)

Abb. 15 Aus »Groninger Volksalmanak voor 1839«. Nach Lesbrief »de treckschuyt« (siehe Anm. 14).



## ORDER

*van het afvaren der Trekschuiten, Veer- en Dorpschepen,  
het vertrekken van Diligences, Post- en Frachtwagens,  
en de Brievenposterij te Groningen.*

### *Trekschuiten in Vriesland.*

**V**an Strobos op Dokkum, van den 1 Maart tot den 1 November 's morg. te 8½, 's nam. te 12½ en 's av. te 5½ uur; en van den 1 November tot den 1 Maart 's nam. te 12½ en 's av. te 6½ uur; doch moeten aldaar wachten, tot dat de schuiten van Groningen aankomen.

Van Dokkum op Strobos, van den 1 Maart tot den 1 April 's morg. te 5 en 9, 's nam. te 1 uur; van den 1 April tot den 1 Sept. 's morg. te 5 en 8, 's nam. te 1 uur; van den 1 Sept. tot den 1 Nov. 's morg. te 5 en 9, 's nam. te 1 uur, van den 1 Nov. tot den 1 Maart 's morg. te 9 en 's nam. te 1 uur.

Van Dokkum op Leeuwarden, van den 1 Sept. tot den 1 April 's morg. te 5 en 9, 's midd. te 12 en 's nam. te 4 uur; van den 1 April tot den 1 Sept. de eerste schuit 's morg. te 4 uur; doch vrijd. 's morg. te 6 uur; die 's nam. te 2 uur van Leeuwarden terug vaart.

Van Leeuwarden op Dokkum, 's morg. te 5 en 9, 's midd. te 12 en 's nam. te 4 uur; doch van den 1 April tot den 1 Sept. 's morg. te 4 uur.

Van Leeuwarden op Harlingen, 's morg. te 4 en 9, 's nam. te 1 en 4 uur; doch van den 1 April tot den 1 Oct. 's av. te 10 uur, in plaats van 's morg. te 4 uur.

Van Harlingen op Leeuwarden, 's morg. te 4 en 9, 's nam. te 1 en 4 uur.

Van Leeuwarden op Sneek, 's morg. te 4 en 9, 's nam. te 1 en 4 uur; doch van den 15 Dec. tot den 15 Febr. 's morg. te 9, en 's nam. te 4 uur.

fasser vor einigen Jahren einmal an Bord ging, gehörte sie dem Schepvaartmuseum in Amsterdam, lag aber, von einem Freundeskreis betreut, in der nördlichsten Stadt der Niederlande, im friesischen Dokkum. Von dorthier stammt auch das Foto. Mit ihm wollte man die Situation kurz vor dem Ablegen der Snik rekonstruieren, wobei für Fahrtbeteiligte auch auf alte Kleidertrachten zurückgegriffen wurde.

Stichwort Dokkum: Wie dort und in anderen friesischen Ortschaften der Niederlande beispielsweise 1839 die jeweiligen Abfahrtszeiten der Snikken jahreszeitlich wechselnd und auch mal anschlussabhängig geregelt waren, kann Abb. 15 entnommen werden (weitgehend sogar ohne Kenntnis der Landessprache). Die Vignette einer kleinen Trekschuit über dem Text verdeutlichte bildlich, worum es in der »Order« ging.

War man erst einmal fahrplanmäßig unterwegs, hatte man sich an Bord eingerichtet, und fuhren nicht zu viele Leute mit, reiste man geruhsam. In Abb. 16 ist versucht worden, dies in Linolschnitt-Technik nachzuempfinden. Der Betrachter blickt in das Innere eines Roefjes, das wohl einer kleineren Snik der Groninger Umlande aus der Mitte des 19. Jahrhunderts zuzuordnen ist. Einiges, was bei Abb. 11 erläuternd zur etwa 100 Jahre älteren Innenansicht eines entsprechenden holländischen Roefs gesagt wurde, gilt auch hier, manches nicht oder nicht mehr – geraucht und getrunken wird allemal. Diesmal gibt es sogar einen Tisch und eine Durchsicht zur Steuerpflicht, wo der Schipper das Ruder führt. Wie oben gesagt: Man vergleiche beide Abbildung, auch in puncto Komfort und Gemütlichkeit. Unterstellt man einmal, die Snik würde von der kleinen, emsmündungsnahen Stadt Appingedam auf dem windungsreichen, ca. 25 Kilometer langen Damsterdiep ins große Groningen getreidelt, so durfte dies einschließlich einiger Zwischenhalte laut obrigkeitlichem Reglement von 1858 maximal vier Stunden dauern. Für eine Barge als kleinere und schnellere Art von Trekschuit waren es maximal drei Stunden und 20 Minuten.<sup>27</sup>

Wie es um 1850 bei der Ankunft einer Snik – diesmal in der Hafen- und Festungsstadt Delfzijl an der Emsmündung – zugegangen sein könnte, ist in Abb. 17 zeichnerisch nachempfunden. Die letzten, wenigen Meter bis zum Anlegeplatz am niedrigen Ufer wird die Trekschuit vom Schipper oder seinem Knecht gestakt, sozusagen in Feinarbeit. Denn das Zugseil ist bereits gelöst und eingeholt. Der Scheepsjager, hier Snikjongen genannt, reitet das Roß in den Stall und stößt dabei noch einmal ins Horn, die Ankunft zu melden (unterwegs beim Treideln diente das Horn auch für Warn- und andere Signale). Eine Kutsche mit einem Uniformierten auf dem Bock wartet und soll möglicherweise einen anreisenden Offizier ins Garnisonsquartier bringen.

Im Kommentar zu Abb. 16 war vom »windungsreichen« Damsterdiep als Trekvaart-Strecke die Rede. Und wer bei den Abb. 7 und 14 genauer hinschaute, wird vielleicht bemerkt haben, daß dort die Treidelmasten in Querrichtung der Wasserfahrzeuge nicht mittschiffs stehen, sondern jeweils nach Backbord, zum Leinpfad hin versetzt sind. Das mag zu den technischen Zeichnungen in Abb. 18 bis 20 und deren Kommentierung überleiten.

Jedes getreidelte Schiff neigt dazu, sich unerwünscht dem Leinpfad-Ufer zu nähern und dort aufzulaufen oder sich zu verfangen, weil sich die Zugkraft ja nicht nur nach vorn, sondern auch seitlich in Uferrichtung auswirkt. Mit dem Ruder muß also von achtern in Richtung tiefes Wasser und jenseitiges Ufer gegengesteuert werden. Das entsprechende Kräftespiel ist in Abb. 18 oben qua Draufsicht schematisch dargestellt – bei quer-mittschiffs stehendem Treidelmast. Kraftbezogen bezeichnet hier T die Treckrichtung, W die des Widerstands (Beharrung, Strömung, Wind) im Wasser, R die erforderliche Ruderblatt-Stellung. Bei in Richtung Leinpfad, hier also nach Steuerbord versetztem Treidelmast gemäß Abb. 18 unten werden hingegen Widerstand, Drehpunkt des Schiffes, Treidelmast und Zugkraft quasi in gerade Linie gebracht, was den Aufwand an Treck- und Steuerkraft verringert, also das Treideln erleichtert.

Komplizierter wird das Kräftespiel, schwieriger wird das Treideln bei starken Krümmungen von Wasserlauf, Ufer und Leinpfad. Um das nach der Draufsicht in Abb. 19 links zu erwartende Auflaufen oder Sich-verfangen des Schiffes am Ufer tunlichst zu vermeiden, wurden Rolpalen = Rollpfähle ans Innenufer plaziert, und zwar möglichst nahe am Wasser. Die Zugleine mußte vom Jager wasserseitig um die Rollpfähle herumgeführt werden, so daß eine günstigere Zugrichtung entstand: Abb 19 rechts. Erforderlichenfalls hatte dann der Schipper sein Fahrzeug zusätzlich mittels der Stakstange vom Ufer fernzuhalten. – Rolpalen dürfte es heute in den Niederlanden nur noch ganz vereinzelt geben, zur Erinnerung und für museale Zwecke nachgebaut, kaum alt und restauriert. Wie so ein vertikal gelagerter Rolpaal mit seiner gleichfalls vertikalen Kerbung und in seiner Halterung aussah, ist der Zeichnung in Abb. 20 zu entnehmen.

In der niederländischen Trekvaart hatten erfahrene Schipper das Sagen, die sich in rechtlicher





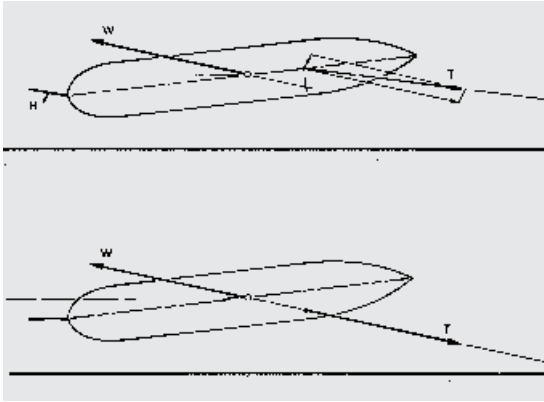
Abb. 16 Anonymer Linolschnitt (?); Slg. Roggenkamp, Delfzijl. Nach Lesbief »de treckschuyt« (siehe Anm. 14).

Hinsicht jeweils auf eine behördliche Vergunning = Fahrerlaubnis stützen konnten. Aber auch die Scheepsjagers, die Snikjongens, welche ja die unmittelbare Verantwortung für den eigentlichen Seilzug trugen, mußten zuverlässig wie geschickt sein und bedurften für ihre Arbeit obrigkeitlicher Zustimmung. Die wurde schriftlich erteilt, und die Jagers hatten eine große, messingne Plakette zu tragen, welche in der Provinz Groningen mit deren Namen und gekröntem Wappen sowie mit der Bezeichnung »Scheepsjager«, auf der Rückseite mit einer Identifi-



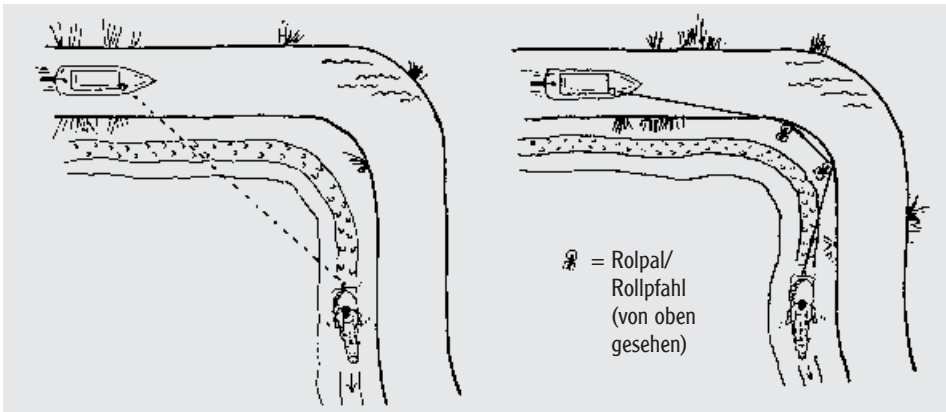
Abb. 17 Zeichnung, sign. ... v. d. Laan ,78. Nach Lesbief »de treckschuyt« (siehe Anm. 14; Ausschnitt).





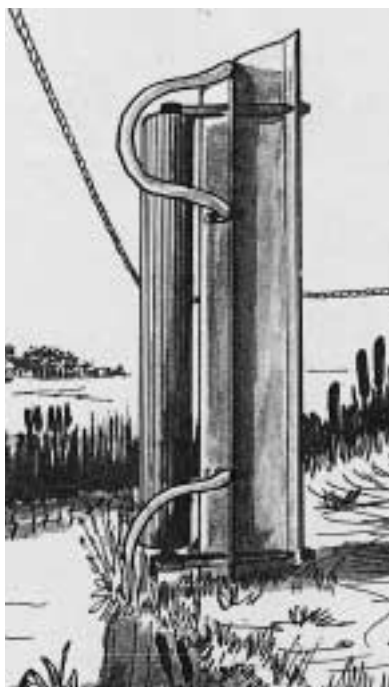
Links Abb. 18 Zeichnung durch Prof. em. Dr. A. Wegener Sleeswyk, Haren/Niederlande (Rijksuniversiteit Groningen).

Unten Abb. 19 Wie Abb. 20.



kationsnummer versehen war. Abb. 21 gibt die fotografierte Vorderseite derjenigen Plakette wieder, die hinten die eingravierte Zahl 1372 trägt. Da weder im Reichs- noch im Stadtarchiv von Groningen die entsprechenden Registrierlisten bewahrt geblieben sind, läßt sich nicht sagen, von wann die Plakette stammt.<sup>28</sup> Aber im Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen befinden sich eine andere Plakette dieser Art nebst einem Original einer schriftlichen Arbeitserlaubnis für einen 22jährigen Jager (*vergunning ... tot uitoefening van het scheepsjagersbedrijf op de wegen en jaagpaden langs de kanalen en wateren*), ausgestellt im Namen des Provinzialparlaments am 13. Mai 1931. Beides bietet einen raren urkundlichen Hinweis auf sehr späte traditionelle Trekvaart noch im Zeitalter weit modernerer Verkehrsmittel, die ja das Treideln nahezu ganz zum Erliegen brachten. Die Plakettennummer aus dem Museum ist 3052. Man darf also vielleicht annehmen, daß die hier abgebildete Plakette mit der Nummer 1372 um einiges älter ist.

Am Schluß vorstehenden Exkurses in die sehr spezielle Welt der niederländischen Trekvaart soll der bildbelegte Hinweis stehen, daß dies Treideln seine Spuren auch in der bildenden Kunst hinterlassen hat. Eindrucksvolle Zeugnisse dafür finden sich unter anderem aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gerade in der großen niederländischen Malerei des Impressionismus, zumal derjenigen der »Haager Schule«.<sup>29</sup> Besonders die in die Landschaft mit ihrem spiegelnden Wasserlauf einbezogenen Scheepsjagers, die Snikjongens zu Pferde, hatten es den Künstlern jener Zeit angetan. Die Farbvariationen in den Abb. 22 und 23 mögen als Beispiele dienen.



Links Abb. 20 Zeichnung von J. Hoekstra, Eenrum/Niederlande. Nach Lesbrief »de treckschuyt« (siehe Anm. 14).

Unten Abb. 21 Foto. (Archiv DSM, marit. Slg. d. Verf.)



### Ostfriesisches Treideln

Auch im deutschen Ostfriesland wurde natürlich getreidelt, wobei landesstrukturell- und wasserstraßenbedingt hinsichtlich der benachbarten Niederlande etliche Parallelen, aber auch Abweichungen, im übrigen drei spezielle Ausprägungen zu vermerken sind.

Als ein erstes und vermutlich ältestes Spezifikum ist das Treideln entlang der unteren Ems zu nennen, dessen Anfänge bisweilen sogar ins frühe Mittelalter datiert werden.<sup>30</sup> Hier waren wohl die alten Hafenplätze Emden am Dollart und flußaufwärts Leer hauptsächliche Ausgangspunkte, später auch die noch weiter flußaufwärts, aber linsemsisch gelegenen Orte Halte (in der Höhe von Papenburg) und Haren, letzteres schon münsterisch. Und ins Münsterische, zumal in die entsprechende Bischofs-, zugleich Hauptstadt, aber auch nach Osnabrück, ging ein wesentlicher Teil der in den Emsmündungshäfen angelandeten Waren, wobei letztere durch ostfriesische und groningensche Landesprodukte ergänzt wurden. Allerdings waren weder Münster noch Osnabrück über die Ems direkt zu erreichen: Greven, etwa 15 Kilometer nördlich von Münster, diente als Flußhafen. Dort mußten die Schiffsladungen auf Wagen umgesetzt werden, für Osnabrück wohl auch in Rheine. Daß Greven tatsächlich schon vor Jahrhunderten wasserseitig mittels Treideln zugänglich war, belegt die einschlägige Ausgabe von 200 Talern durch die Stadt Münster 1574 für einen Ems-Leinpfad.<sup>31</sup> Viel später, nach Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals 1899, wurde noch bisweilen gar bis Dortmund getreidelt.

Die Schiffe, derer man sich bei dieser Art von Transport bediente, waren regionaltypisch und hießen Pünten. Sehr wahrscheinlich stehen sie in einer langen küstennahen wie binnenländischen Schifffahrts- und Schiffbautradition. Der Name wird vom lateinischen Pons = Brücke abgeleitet und wäre damit der anderenorts für Flußfähren gebräuchlichen Bezeichnung Ponte verwandt. In den Niederlanden, zumal an den Zuiderzee-Ufern, kannte man Punters als Fischereifahrzeuge<sup>32</sup>; auch auf der Themse gab es mit den Puntts ähnlich Klingendes.<sup>33</sup> In Greven, wohin



Abb. 22 »Het jaagpad«, Gemälde von A. Mauve (1838-88). National Galleries of Scotland, Edinburgh.  
Nach Agendum Rijksmuseum Amsterdam 1975.

Mitte des 19. Jahrhunderts emsaufwärts pro Jahr etwa 200 Pünten gelangten<sup>34</sup>, nahm man um 1900 die Punte ins Stadtwappen. Da in vorliegender Zeitschrift (DSA) bereits 1978 ausführlicher und illustriert über Pünten berichtet worden ist<sup>35</sup> und zudem auf den neueren, gleichfalls illustrierten Schifffahrts-Museumsführer der Püntentadt Haren/Ems verwiesen werden kann<sup>36</sup>,



Abb. 23: »Het jaagpad«, Gemälde von J. H. Maris (1837-99). Rijksmuseum Amsterdam. Nach dort. Agedum 1971.

soll hier nur noch wenig Ergänzendes zu den zwei Zeichnungen in Abb. 24 gesagt werden: Flußpünten (ab ca. 1870 gab es auch seegängige Spitzpünten) waren fahrwasserbedingt recht flache, am vorspringenden Bug abgeplattete, also ein wenig kistenförmige hölzerne Schiffe unterschiedlicher Größe mit einem ungewöhnlichen Sprietsegel sui generis für den Fall günstigen



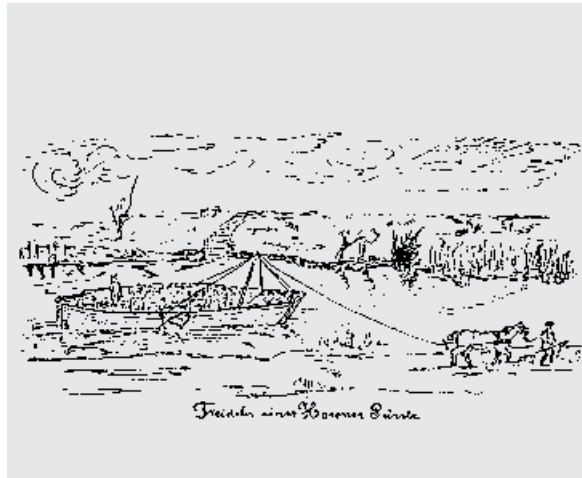
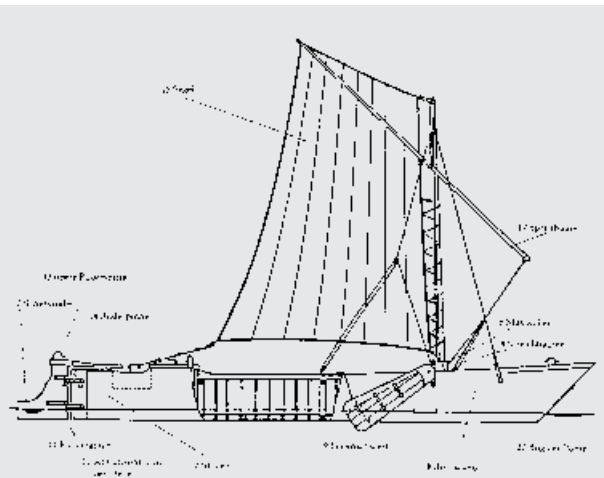


Abb. 24 Seitenriß eines gedeckten Püntens-Nachbaus (Museumsschiff HAREN I) von 1982. Nach Schiffsahrts-Museumsführer Haren (siehe Anm. 30). Daneben unsign. simple Zeichnung des Treidelns einer offenen Harener Pünte. Nach Voigt (siehe Anm. 33) bzw. Bruhns (siehe Anm. 31) mit kritischer Bemerkung des Letzteren in seiner Fußnote 5.

Windes, wie der Seitenriß in Abb. 24 links (gedeckte Pünte) erkennen läßt. Mußte getreidelt werden, wurde das Zugseil gemäß Abb. 24 rechts (offene Pünte) an den dann nach achtern verstagten Streichbäumen befestigt. Letztere waren zwei miteinander spitzwinkelig verbundene, starke Spieren, welche auch das vor dem Treideln (und vor Brücken) erforderliche Streichen = Umlegen des Mastes zu erleichtern und nun quasi als doppelter Treidelmast zu dienen hatten. Die Zugpferde gehörten den Schiffern, konnten aber auch ausgeliehen sein. Für längere Fahrten waren an den Strecken einige Pferdestationen eingerichtet<sup>37</sup>, umfangssprachlich kurz Jager genannt (womit hier ein aus dem niederländischen Treideln bekannter Begriff in verwandter Bedeutung wiederkehrt). Soweit Gäule an Bord mitgeführt wurden, waren sie im Vorschiff stationiert. Die oben genannte Bugkonstruktion machte das An- und Vonbordbringen der Tiere leichter, was besonders dann von Bedeutung war, wenn der Leinpfad von einem Ufer zum anderen wechselte und das Zugpferd übergesetzt werden mußte, wobei zwischenzeitlich gestakt wurde.<sup>38</sup> Ob – wie berichtet wird<sup>39</sup> – das Treideln mit dem Segel unterstützt werden konnte, erscheint fahrentechnisch insofern zweifelhaft, als die Püntens oft nur zwei Mann Besatzung hatten, von denen der eine ja an Land den Zuggaul lenken, der andere an Bord das Ruder handhaben mußte: Segeltreideln dürfte nicht die Regel gewesen sein.

Ein zweites Spezifikum ostfriesischen Treidelns findet sich in der Loog-, auch Loeg- und zugleich in der Fehnschiffahrt. Zu beider besserem Verständnis beitragen kann ein genauer Blick auf eine Landkarte oder ein Satellitenfoto, welche Küstenverlauf, Marsch, Geest und Gewässer der Region erkennen lassen.

Besonders in den westlichen Marschgebieten Ostfrieslands, zumal im weiten Umkreis von Emden und der Krummhörn, wurde und wird der oft auf einer Warf gelegene Dorfkern regional-mundartlich als Loog, auch Loeg bezeichnet. Diese Dörfer waren alle auf dem Wasserwege durch unterschiedlich breite und nicht sonderlich tiefe, ursprünglich primär zur Entwässerung angelegte Kanäle zu erreichen. In der regenreichen Zeit vom Herbst bis ins Frühjahr, wenn die Landwege mangels Frostes schlammig und unbefahrbar waren, boten die Wasserwege nicht selten die einzigen Verbindungen nach und von außen. Zwar ist die Loogschiffahrt vielleicht erst



ab Mitte des 18. Jahrhunderts zu einem regulären Teilzeitgewerbe mit gewissen festen Bräuchen geworden<sup>40</sup>, aber ihre Anfänge sind bereits für das 16. Jahrhundert belegt<sup>41</sup> und für noch früher zu vermuten. Zu den genannten festen Bräuchen gehörte beispielsweise, daß ganzjährig in Beurfahrt<sup>42</sup> immer dienstags, später auch freitags, wegen der Märkte die Emder Stigte angesteuert wurde. Das waren städtische Binnenanleger, die wegen tidebedingt wechselnder Wasserstände zum großen Teil Treppen hatten. Zusätzliche Reisen anderswohin fanden jeweils nach Bedarf statt. In der Beurfahrt wurden stadtwärts vor allem landwirtschaftliche Produkte aller Art und Schlachtvieh transportiert, dorfwärts Güter des gehobenen Standards wie Kolonialwaren, gewerbliche und industrielle Gebrauchsgegenstände, Textilien, überdies handwerkstechnische und Baumaterialien. Die im Herbst und Winter häufigeren Zusatz-Bedarfsfahrten in Richtung Stadt dienten in erster Linie zur Versendung der Kornernte, wobei für den Rückweg Stückgut und andere Ladung gesucht waren. Gelegentliche Passagierbeförderung war nicht ausgeschlossen. Heutzutage sind die alten Dorfhäfen, die wenig mehr als einfache Anlege- und Wendeplätze waren, fast ganz verschwunden oder nur als versumpfte Kanalpartien erhalten, sofern man sie nicht – besonders liebevoll und gelungen in Wirdum nördlich Emden – rekonstruiert hat.

Die meisten Schiffe in der Loogfahrt waren kleine, Mutten oder Poggen genannte Binnenjalken von niederländisch-runden Rumpfformen, vorn nicht selten mit Nasholz = Luvklotz, im übrigen mit umlegbarem Pfahlmast für Gaffelsegel und Stagfock. Auch Spitzmutten von ganz anderen Formen, mit kantiger Kimm und geradem, vorspringenden Steven, indes ähnlich besegelt, fanden Verwendung.<sup>43</sup> Beide Schiffstypen wurden überwiegend auf Fehnwerften gebaut. Abb. 25 zeigt in achterlicher, bemerkenswerter Ansicht die Greetsieler Mutte CATHARINA um 1910 auf dem Hinter Tief unweit der Concordia-Sägemühle im Norden Emdens. Unter Segel mit dem Schiffer an der Ruderpinne gleitet das Schiff auf zunächst noch breitem Wasser ruhig, ja wichtig dahin. Am Rumpf die beiden achteren, weißgerahmten Poortjes = Pforten, kleine Fenster zum winzigen Logis, sind typisch, fast eine Art Markenzeichen. Das große, getante = durch Lohen braunrot gefärbte Gaffelsegel über seinem binnenschiffs anscheinend abgestützten Giekbaum ist nach Backbord ausgeriggelt. Zwischen Mast und Ruderpinne, das könnte der andere aus der nur zweiköpfigen Besatzung sein, der Knecht, der Junge, oft ein Mitglied der Schifferfamilie. Eben der muß dann zum Trecken, zum Treideln an die Zugleine, wenn der Wind ungünstig wird oder wegbleibt. Und damit beginnt dann die Knochenarbeit<sup>44</sup>, denn ein Zugpferd findet sich hier nicht oft ...

Obwohl die ostfriesische Fehnschiffahrt<sup>45</sup> geografisch, wirtschaftlich, schiffbau- und schiffahrtsgeschichtlich ungleich gewichtiger als die Loogschiffahrt war, soll sie hier kürzer angesprochen werden. Denn etliches, was bereits zu letzterer und ihrem Treideln bemerkt worden ist, galt – zum Teil größer dimensioniert – auch für Schiffbau und –fahrt der Fehntjer. Allerdings ging diese Geltung in dem Maße zurück, wie aus der zunächst reinen Binnen-Fehnschiffahrt eine Seefahrt wurde.

Unter Fehnen versteht man Reihensiedlungen von Hochmoor-Kolonisten entlang solcher Kanäle, die zunächst der Moorentwässerung, später auch dem Abtransport gegrabenen Torfes, noch später der Versorgungs-Binnenschiffahrt und schließlich – nach Abtorfung des Umlandes – als binnenländische Liegeplätze dort sogar registrierter Seeschiffe dienen. Die ersten Fehnkolonien Ostfrieslands entstanden nach niederländischem, speziell Groninger Vorbild zu Zwecken privater Kapitalanlage schon in den 30er Jahren des 17. Jahrhunderts. Das seither stark gewachsene, zudem in der »Preußenzeit« seit etwa 1766 staatlich ausgeweitete, inzwischen wieder partiell verlandete Netz der Kanäle, Wieken und Inwieken<sup>46</sup> überzieht noch heute große Teile der ostfriesischen Geest. Es bedarf keiner sonderlichen Vorstellungskraft für die naheliegende Annahme häufigen Treidelns sowohl in der Anfangsphase des Torf- als auch in späterer Zeit allgemeinen Gütertransportes, zumal es Foto-Bildbelege gibt.<sup>47</sup> Der Torf als Brennstoff ging



Abb. 25 Foto-Repro aus einem Emdener Geschäfts-Werbekalender 2001. (Heimatslg. M. Buhmann, Bad Bentheim)

per Prahm, danach aber per Spitzmutter und Binnentjalk (Pogge, runde Mutter) vor allem in verschiedenen küstennahe Städte und Dörfer. Rückfrachten aus der Marsch waren oft zur Verbesserung abgetorfter Böden dienende, abgegrabene Warferde<sup>48</sup>, Dünger und Abfälle von Schnapsbrennereien, zu gleichem Zweck Schlick aus dem Watt, daneben freilich auch Baumaterial und allerlei Güter des täglichen Bedarfs (soweit für die meist armen Kolonisten bezahlbar). – Daß Seeschiffe, die etwa von der Ems in die Fehne und zurück verholt wurden, meist aufs Treideln angewiesen waren, liegt auf der Hand.

In der emsländischen, an Ostfriesland grenzenden Fehn-, Hafen- und Schiffbaustadt Papenburg hat man auf der Meyer-Werft im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen als Ensemble eine noch unfertige Spitzmutter dortiger Art nebst Helling und Slipanlage nachgebaut. Im Stadtteil Obenende am Fehnkanaal (Splitting links) wartet sie auf ihren Schrägablauf und ist zu besichtigen: Abb. 26. Ganz in der Nähe, in der zur Von-Velen-Anlage gehörenden Schleuse, liegt der weitere Nachbau einer diesmal fertigen, kompletten hölzernen Spitzmutter, die ANGELE VON PAPENBURG, über zwölf Meter lang und drei Meter breit. Fehnmuttern wie diese wurden auch als Dagwarksmuttern bezeichnet, weil sie bestimmt waren, ein »Tagwerk« Torf = ca. 10 000 Stück = ca. zwölf Gewichtstonnen hauptsächlich nach Ostfriesland zu transportieren. Das läßt wenigstens erahnen, welche Kraft aufzuwenden war, falls getreidelt werden mußte.<sup>49</sup> Ein dritter, abermals kompletter, sogar noch für altertümliches Sprietsegel eingerichteter Spitzmutter-Nachbau (aus Eisen auf Unterwasserponton) bereichert im Hauptkanaal als ANNA VON PAPENBURG die dortige Museumsflotte, zu welcher mit der THEKLA VON PAPENBURG natürlich auch ein Binnentjalk-Nachbau gehört.

Als drittes ostfriesisches Spezifikum des Treideln kann der nur knapp 70 Jahre lang betriebene Personen- und Posttransport im Schiffsverkehr auf dem Treckfahrtstief<sup>50</sup> zwischen Aurich

und Emden angesehen werden. Solange es im 19. Jahrhundert keine besseren Straßenverbindungen gab, verband er den zentraler im Binnenland gelegenen Sitz preußischer, hannoverscher und dann wieder preußischer Regionalverwaltung mit der Seehafenstadt an Dollart und Emsmündung, hatte (bei Eisfreiheit) seinen besonderen Nutzen im Winterhalbjahr und war stark am niederländischen Vorbild orientiert. Zunächst privat finanziert, war das Treckfahrtstief 1798-1800 gegraben worden; später wurde es in staatliche Regie übernommen. Mit seinen knapp 40 Kilometern Länge, 14 Metern Breite und drei Verlaaten = Schleusen sei es der einzige Kanal in Deutschland gewesen, der eigens und nur zur Personen- und Postbeförderung angelegt war, heißt es.<sup>51</sup> Bis 1868 bewältigten von Pferden gezogene, geräumige, gedeckte, den niederländischen Trekschuiten sehr verwandte Schuten den regelmäßigen Verkehr zwischen den beiden genannten Städten.<sup>52</sup> Am Auricher Hafenmeisterhaus mit seinem Glockentürmchen für Abfahrts- und Ankunfts-signale ging man an oder von Bord, wie die Radierung aus der Zeit um 1810 in Abb. 27 erkennen läßt. Der kleine Hafen wurde inzwischen verlegt, sein altes Becken zugeschüttet, aber das einstige (restaurierte) »Pingelhus« steht immer noch und gehört zu den lokalen Sehenswürdigkeiten: Abb. 28. Etwa auf halbem Weg nach Emden, am zum Dorf Riepe gehörenden Mittelhaus, konnte gerastet werden und ein Gaulwechsel stattfinden. In Emden mündete das Treckfahrtstief in den alten Stadtgraben und damit ins städtische Wasserstraßennetz. Das Endstück des Tiefs als Kanal gibt es in Emden noch, und die uferparallele Straße heißt entsprechend, wie das Schild in Abb. 29 erweist. Aber getreidelt, getreckt wird eben schon lange nicht mehr, und als Wasserweg nach Aurich ohne Treckfahrt dient seit 1888 der Ems-Jade-Kanal. Der geht erst in einiger Entfernung von der Stadt in den früheren Lauf des Treckfahrtstiefs über, nicht auf Emder Gebiet, und er wird nur noch wenig zum Schiffstransport von Wirtschaftsgütern, im Sommerhalbjahr aber touristisch genutzt.

Im Ergebnis läßt sich für Ostfriesland und das dort einst verbreitete Treideln sagen: Wirtschaftlich-technische Neuorientierungen, vor allem Straßenbau und -verkehr, haben die regionale Binnenschifffahrt nahezu ausgeschaltet. Sie haben bereits im 19. Jahrhundert die regelmäßige Personen- und Posttreckfahrt zwischen Aurich und Emden, nach dem Ersten Weltkrieg die Emspünten-, aber auch die Loog- und Fehnschifffahrt zum Erliegen gebracht.<sup>53</sup> Bei der Fehnschifffahrt, die sich am längsten hielt, kam hinzu, daß die Abtorfungen die ursprünglich großen



Abb. 26 Foto, 2001 im Auftrag d. Verf. durch R. Greeven, Krummhörn/Loquard.

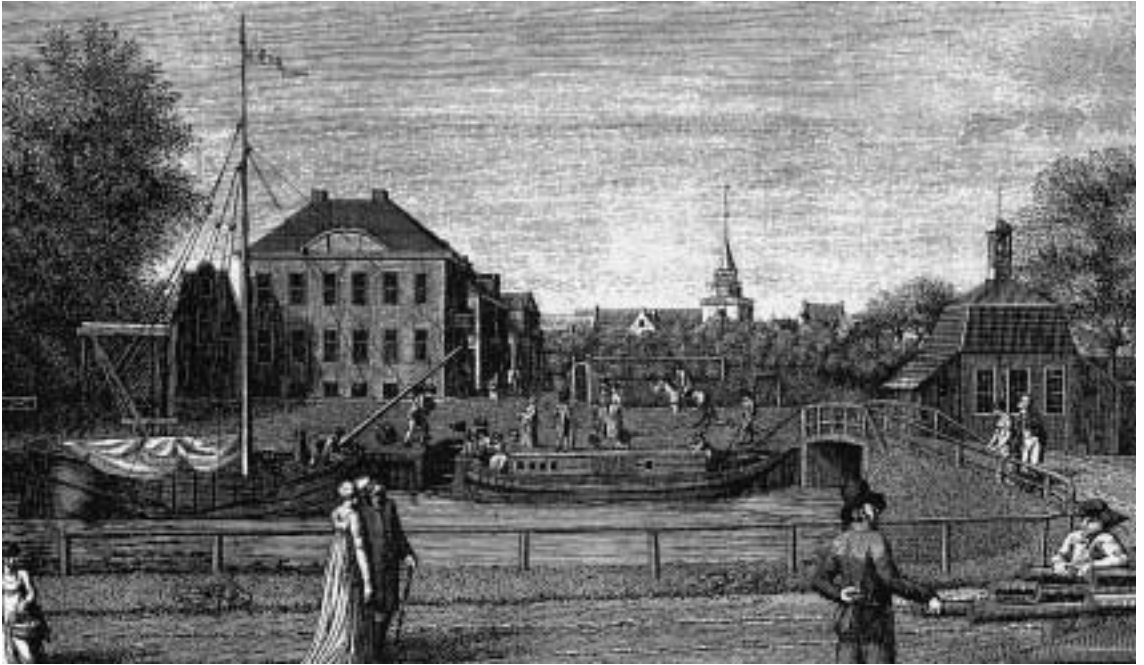


Abb. 27 Sign. Radierung »Aurich – nach der Natur gezeichnet ...« von G.A. Lehmann (1766– 1819), Einzelblatt um 1810 (Ausschnitt). (Bibliothek der Ostfriesischen Landschaft, Aurich)

Moore immer rascher kleiner werden ließen, daß die Konkurrenz der Steinkohle als Brennstoff übermächtig wurde und daß viele Kolonisten wie Fehnschiffer auf andere Erwerbszweige auswichen. Außer auf Minimalstrecken, etwa in Schleusen oder an Kais, gab und gibt es in Ostfriesland nichts mehr zu treideln. Wie anderswo auch, ist die Zeit über diese Art ufergebundenen Transports auf Binnenwasserstraßen hinweggegangen.



Abb. 28 Foto, als Postkarte erworben. (Marit. Archiv d. Verf.)



## Die schwere Arbeit

Mit Ausnahme der Nummern 1 und 25 waren die bisherigen Abbildungen nur dem Treideln mit tierischer Zugkraft gewidmet; das Treideln mit menschlicher Zugkraft wurde im Text lediglich als mögliche Vorform oder als Alternative zum Segeln erwähnt. Solche Betrachtungsweise kann jedoch zu einer falschen Gewichtung führen, der im Folgenden entgegen gewirkt werden soll.

Denn das Ziehen von Binnenschiffen nur oder auch durch Menschen war überall (und ist in der Dritten Welt wohl noch heute) weit verbreitet – vielleicht sogar mehr als das Treideln mit tierischer Kraft. An Bildbelegen fehlt es nicht. Die Wiedergabe des schiffschleppenden Homo sapiens »in den Sielen«<sup>54</sup> kann optisch besonders eindrucksvoll die mögliche Schwere von körperlicher Arbeit, die außerordentliche Belastbarkeit des menschlichen Organismus' zum Ausdruck bringen. Manche der entsprechenden Szenen gehen beträchtlich über Arbeitsphysiologisches hinaus, wecken Mitgefühl und entbehren nicht der Dramatik. Die folgenden Beispiele mögen es erweisen.

Geografisch weit fort und zeitlich weit zurück führt Abb. 30, nämlich ins chinesische Szechuan des Hochmittelalters. Gezeichnet finden sich zwei Salz-Transportboote zwischen Steilufern, Schnellen, schäumenden Wellen und dem Strudel eines Flusses. Die Boote – ob man hier schon von Sampans sprechen kann, soll offenbleiben – werden von Treidelmannschaften gezogen, die sich auf unebenen, teilweise getrepten Bergpfaden in gefährlicher Höhe mühevoll



Abb. 29 Wie Abb. 26.



Abb. 30: Zeichnung von Hsia Kuei (nach 1180 – nach 1230) aus Szechuan Yan Fa Chih. Nach Needham (siehe Anm. 55).



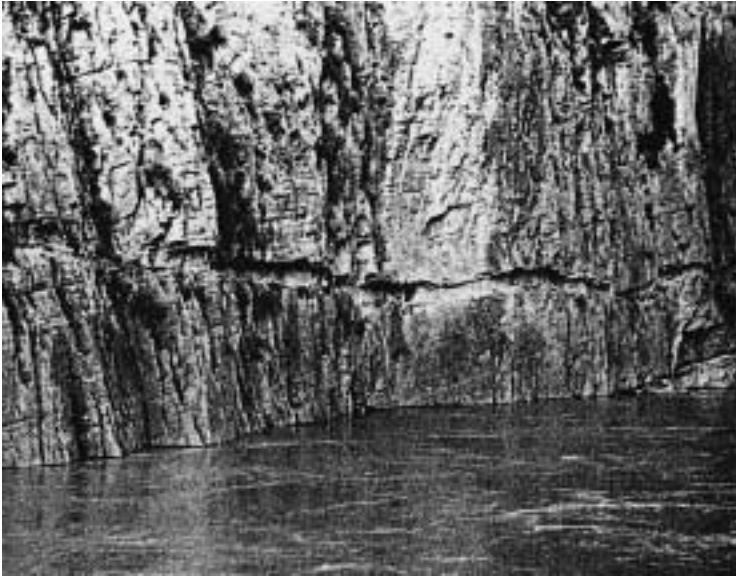


Abb. 31 Foto von R.V. Dent, undatiert. Nach Worcester (siehe Anm. 55).

fortbewegen. Das Zugseil greift an der unteren Hälfte des langen Mastes an, führt dann aber weiter zu einem Poller an Deck der Heckpartie: wohl eine Vorform der bei Abb. 31 beschriebenen Konstruktion. Zusätzlich und ebenfalls mühsam wird an Bord der Boote gestakt. Aus der sehr alten Tradition chinesischen Treidelns<sup>55</sup> gibt es noch frühere Bilder. Marco Polo (1254 bis 1324) hat über dies Treideln berichtet, allerdings das Ziehen von Dschunken durch zehn bis zwölf Pferde<sup>56</sup> an offenbar flacheren Flußufern angesprochen.

Sicher nicht für Pferde bestimmt und in seiner Eignung für schwer schleppende Menschen uns heutigen Europäern eher zweifelhaft, vielleicht auch jüngeren Datums als die Zeichnung in Abb. 30, ist der Leinpfad in Abb. 31. Er wurde in die steilen Uferfelsen eines stark durch eine Schlucht strömenden Flusses gehauen, wohl des oberen Jangtsekiang, und wechselt seine Höhe. Das Foto läßt die Schwierigkeiten bei der Anlage des Treidelpfades und mehr noch die Probleme vermuten, die sich ergeben, wenn beim Schiffsziehen Unvorhergesehenes, ein Unfall eintritt, wenn etwa eine Zugleine reißt, zurückschlägt ...

Zur Verminderung solcher Gefahren, aber auch zur leichteren Überwindung aller möglichen ufergelegenen Hindernisse hat man sich in China eine bemerkenswert intelligente Bordkonstruktion einfallen lassen: Die bisweilen mehrfachen Zugtaue wurden im Achterschiff mit dem Balkengefüge des Rumpfes fest verzurt und fuhren erst dann zum hohen Mast empor. Dort glitten sie durch eine mastanliegende eiserne, ringförmige Vorrichtung, welche fall- und blockgelenkt vertikal so bewegt werden konnte, daß die Zugkraft je nach Uferbeschaffenheit und Fahrumständen in unterschiedlicher Höhe am Mast angriff. Der nötigen Kommunikation zwischen Schiff und Treideltrupp dienten rhythmische Trommelsignale vom Schiff aus.<sup>57</sup>

In europäischen Bildmedien des 20. Jahrhunderts waren sie hin und wieder zu sehen, die Fotos oder Filmaufnahmen aus China, auf denen noch immer Menschengruppen an langen, sich verzweigenden Zugseilen Flußschunken treidelten.<sup>58</sup> Besonders an seichten, schnellenreichen, gefährlichen Flußpartien war die große Zahl der Treidler ebenso beeindruckend wie die offenkundige organisatorisch-führungstechnische Leistung, derer es zur Überwindung solcher Strecken bedurfte. Die 1970 im Druck erschienene Zeichnung in Abb. 32 greift gewissermaßen

aus der anonymen Masse der Schiffsschlepper einen heraus, einen barfüßigen Mann im verbreiterten Schlingeneende seiner Zweig-Zugleine, dessen Körperhaltung keinen Zweifel an seinem gewaltigen Kraftaufwand und seiner Mühe läßt. Das mag den sozialkritischen »Gesang der Reiskahnschlepper« (und den »Song von der Ware«) aus Brechts agitatorischem Lehrstück »Die Maßnahme« von 1930 ins Gedächtnis rufen.

In der Körperhaltung weit weniger exzessiv, nur noch müde, am Ende ihrer Kräfte und fast schemenhaft gleiten die Burlaken in Abb. 33 dahin. Es sind Wolgatreidler. Ilja Repin hat sie 1870-73 gemalt und mit diesem Frühwerk einen Teil seiner Weltgeltung begründet. Das Schemenhafte, die mangelnde Konturenschärfe ist weniger reproduktionstechnisch bedingt, als vielmehr Ausdruck einer schwermütigen Stimmung, vom traurigen Rest einer Reuse oder eines Fischkorbes im Vordergrund mit symbolisiert. Wie beim chinesischen Massentreideln werden breite Zuggurte am sich verzweigenden Tau benutzt, aber das sind nur technische Parallelen. Die Führung der Gurte am Körper der Burlaken ist anders, und das ganze Genre des Bildes ist russisch.<sup>59</sup>

Weiter zum Thema Treideln durch menschliche Zugkraft folgt mit Abb. 34 eine erste von zwei Darstellungen aus Frankreich, bei denen es sich um Holzstiche aus der Zeit um 1900 handelt, die nach Gemälden gefertigt sind. Die erste Szene wirkt wie Abb. 33 schemenhaft und bedrückend, zumal der massige, düstere Rumpf des geschleppten Schiffes den Hintergrund dominiert. Der deutsche Titel »Mühselige Arbeit« wird dem Bild gerecht: Es konzentriert den Blick des Betrachters ganz auf die drei barfüßigen Männer, welche mit nacktem Oberkörper schuften, um es ebenso umgangssprachlich wie deutlich auszudrücken. Vom Endring des Zugseiles hinter ihrem Rücken zweigen drei breite Gurtschlingen ab. Je eine davon haben zwei der Treidler quer über die Schultern genommen (vgl. Abb. 32 aus China), während der mittlere seine Gurtschlinge ganz um den Oberkörper trägt (vgl. Abb. 33 aus Rußland). Man spürt die Mühsal und

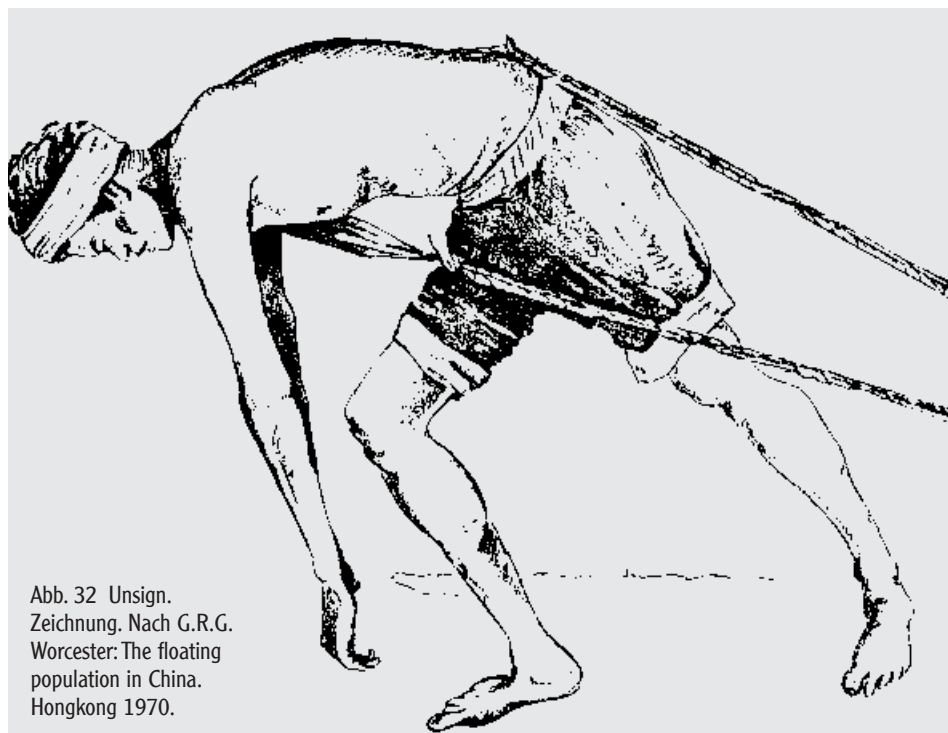


Abb. 32 Unsign.  
Zeichnung. Nach G.R.G.  
Worcester: The floating  
population in China.  
Hongkong 1970.



Abb. 33 Gemälde von I.I. Repin (1844–1930). Russisches Museum St. Petersburg (Ausschnitt). Ein thematisch sehr ähnliches, kleineres, unsigned, aber Repin zugeschriebenes Gemälde befindet sich in der Moskauer Tretjakow-Galerie.

meint das Ächzen zu hören ... *Unter Umständen sehr wohlfeil, indes äußerst anstrengend und gesundheitsschädlich* sei das Kanaltreideln, meint der »Große Meyer« von 1907 mit kühler Sachlichkeit. Und er ergänzt, daß in Frankreich *zwei Männer Kähne von 85–115 Tonnen Tragfähigkeit mit einer Geschwindigkeit von 0,4–0,5 Meter in der Sekunde ... und 7–15 Kilometer im Tage befördern.*<sup>60</sup>

Freundlicher als Abb. 34 ist Abb. 35, bedingt durch die Frau mit Kindern an Bord des gezogenen Schiffes und durch das städtische Brückenmilieu im Hintergrund. Aber auch hier ist von den »Kahnziehern« (so der deutsche Bildtitel) harte Arbeit zu leisten. Es gibt keine Gurtschlingen, nur eine Schlinge in der Zugleine, welche der bärtige Treidler links außen über die Schulter gelegt hat. Seine beiden Helfer ziehen mit bloßen Händen. Um ein Anlegemanöver könnte es sich handeln, um einen Wechsel des Liegeplatzes oder eine Schleusung, kaum um ein Treideln auf längerer Strecke.

Auf eine längere Strecke hingegen müssen die sechs gebückten Treidler eingerichtet gewesen sein, die in Abb. 36 gut hundert Jahre vor den Kahnziehern in Abb. 34 und 35 ihr Schiff elb-aufwärts an der Meißener Albrechtsburg vorbeizubringen hatten. Es handelt sich um berufsständisch in regionalen Kolonnen organisierte Bomätscher; ihr Tun und die slawische Worterkunft<sup>61</sup> fanden schon eingangs Erwähnung. Ein Leitzieher vorn lenkte ihren Gleichschritt und gab den Takt an: der »König«. Nicht mit in die Radierung aufgenommen worden ist der »Leinwächter«, welcher hinterher schritt und mit seiner langen Holzgabel das Zugtau über Hindernisse hieven sollte, die von Uferbewuchs, Schiffmühlen und anderem ausgingen. Bei genauerem Hinschauen läßt sich erkennen, daß sich die Bomätscher beim Treideln einer arbeitserleichternden Handstütze bedienten, Treckstock geheißten.<sup>62</sup> Unter der im Bild hinten sichtbaren Meißener Elbbrücke her wurde oft nach Dresden getreidelt, aber auch ins Böhmisches.<sup>63</sup>

Abb. 37 führt wieder zurück in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts, und zwar auf einen der »toten«, vom Strom im Lauf der Zeit abgetrennten Rheinarme im Elsaß oder in Lothringen. Dort, in einer spreewaldähnlichen, amphibischen Landschaft wird ein flaches, kleines Boot fortbewegt. Dem Holzstich ist eine nicht nur regionaltypische, sondern auch anderswo praktizierte



Abb. 34 Sign. Holzstich von R. Bone (?) nach E. Brin (1863-?), vermutl. aus einer dt. allgemeinbildenden Zeitschrift um 1900 (Ausschnitt). (Archiv DSM)

Doppelmethode zu entnehmen: Ein Mann an Bord stakt, ein anderer treidelt vom Ufer aus. Das leichte Boot mag Fischereigerät, vielleicht auch Rietbündel tragen. Damit hat es der barfüßige Schlepper nicht übermäßig schwer. Er kann auf ein verbreitertes Ende der Zugschlinge verzichten und sich darauf beschränken, das Treidelseil einfach um Oberkörper einschließlich eines Oberarms zu knüpfen. Ein Tagelöhner, ein Knecht – jedenfalls ist er beträchtlich ärmer gekleidet, als der Mann im Boot.

Die nächsten und zugleich letzten drei Abbildungen, welche das Treideln mit menschlicher Zugkraft zum Gegenstand haben, kommen aus einer Region, die in vorliegendem Aufsatz häufiger im Blickfeld war. Gemeint ist der emsländische und friesische Raum beiderseits der niederländisch-deutschen Grenze. Und was nachstehend von dort gezeigt wird, bietet einen bemerkenswerten Kontrast.

Abb. 26 bot aus Papenburg-Obenende das Foto eines Nachbaus einer noch unfertigen Spitzmutter auf Helling mit Slipanlage. Nur wenige Meter von diesem Nachbau entfernt liegt im Splitting-Kanal ein nachempfunderer, hochbeladener Torf-Prahm der dort einst üblichen Art. Wie er vom Ufer aus bewegt wurde, sollen die zwei lebensgroßen Bronzefiguren von 1986 bzw. 1987 in Abb. 38 verdeutlichen. Das linke Foto gibt den Mann mit dem Trillkeboom = Treidelbaum wieder, der den Prahm von achtern drückt. Der Mann im rechten Foto, gleichfalls in den damals fehnüßlichen Holzschuhen à la Niederlande, läuft in einer den ganzen Oberkörper einschließlich Oberarme umgreifenden, breiten Zugschlinge, hat die Daumen dort eingehakt und schleppt den Prahm vorwärts: »Jan treck an«. Einer Beschreibung dieses Torftreidel-Ensembles





Abb. 35 Sign. Holzstich von P. Frühauf nach J. Pages (1867-?), vermutl. aus einer dt. allgemeinbildenden Zeitschrift um 1900 (Ausschnitt). (Archiv DSM)

ist zu entnehmen, es müsse *eine mühevollen Arbeit gewesen sein, wie man es den Gesichtern der beiden Männer ablesen kann*.<sup>64</sup> Nun, mühsam war die Arbeit des Schiebens und Treckens sicherlich, aber weder die Gesichter noch die Körperhaltung der beiden Treidler lassen das erkennen. Im Gegenteil: Sieht man einmal von Treidelbaum und Zugschlinge ab, wirken die zwei Fehntjer nicht wie Schwerarbeiter, sondern eher wie gemütliche Spaziergänger. Es ist einzuräu-

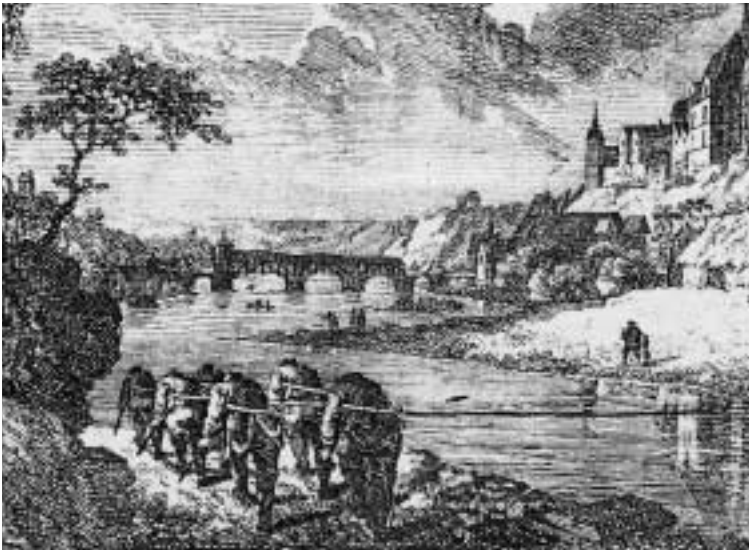


Abb. 36 Radierung von (oder nach) K.G. Ehrlich um 1770. Nach H.-J. Stendal: Die Stadtansichten Meißens von 1558 bis um 1815. Marburg 1996 (Ausschnitt).

Abb. 37 Sign.  
Holzstich von Ch.  
Barent (?), ver-  
mutlich aus einer  
niederländ. all-  
gemeinbildenden  
Zeitschrift von  
1886 (Aus-  
schnitt). (Archiv  
DSM)



men, daß das Treideln eines beladenen Torfprahms weniger schwer war, wenn der sich nach anfänglich sehr kraftaufwendigem Anstieben und -ziehen erst einmal in Fahrt befand. Doch so leicht, wie die beiden Papenburger Bronzefiguren es suggerieren, war die Arbeit bestimmt nicht. Das Ensemble war als eine Art Denkmal geplant, ist aber nicht recht gelungen, denn es lenkt das Nachdenken über die Arbeitsleistung beim Treideln in die verkehrte Richtung.

Anders Abb. 39 und – mehr noch – Abb. 40. Bei Abb. 39 dürfte es sich um einen Linolschnitt aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts handeln. Das Motiv stammt mit einiger Sicherheit von der südlichen Nordseeküste. Nicht nur die Klompen = Holschken = Holzschuhe an



Abb. 38 Sign. Papenburger Bronze-Plastiken von U. Hantke 1986 (rechts) und 1987 (links).  
Fotos wie Abb. 26.



Abb. 39 Sign., indes nicht zu identifizierender Linolschnitt, wohl erste Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. (Besitz Prof. Dr. J. Schmidt, Oldenburg)



Abb. 40 Sign. Kohlezeichnung von A. Hendriks, 1927. (Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer, Sneek/Niederlande)

den Füßen der Trecker sprechen dafür, sondern auch das nur in groben Schnittstrichen angedeutete Deichmilieu vielleicht einer Muhde.<sup>65</sup> Das Schiff blieb außerhalb des Bildes, aber es wird offenkundig, daß zu seiner Bewegung vom Ufer aus beträchtliche Kraft erforderlich ist. Die Leinen haben keine verbreiterten Zugschlingen und werden auf Dauer ihre Spuren auf den Schultern der beiden Männer hinterlassen: Arme-Leute-Treideln, wie so oft ...

Hatte Abb. 39 noch einen Hauch von Idyll, so ist Abb. 40 nur noch expressive Wiedergabe von härtester Arbeit und Armut zugleich. Dies ist die vielleicht wirkungsstärkste, ergreifendste Darstellung menschlichen Treckens überhaupt, stärker noch als Abb. 32 und die dort folgenden. Die im niederländischen Friesland aufgespürte Kohlezeichnung aus dem Jahr 1927 führt die Leistungsgrenze des menschlichen Körpers vor Augen, ist bildliche Sozialkritik und läßt den Betrachter fragen, ob er hier nicht einfach zum Zeugen von Schinderei und Ausbeutung wird. Fast verwundert es, daß der bärtige Treidler, dessen grobschlächtinge Rechte stützend auf dem linken Knie liegt, immerhin noch einen breiten Zuggurt benutzen kann und nicht auf eine bloße, hauteinschneidende Tauschlinge beschränkt wurde.

#### Treideln in besonderen Dimensionen

Auf seiner vorwiegend ikonografischen Suche nach Material zu vorliegendem Aufsatz stieß der Verfasser ungezielt auf drei besondere bildliche bzw. textliche Treidelszenen, bei denen es noch einmal um den Antrieb mit Pferdekraft geht, deren Begleitumstände im übrigen aber die beim Schiffsziehen in Europa sonst üblichen Dimensionen überschreiten. Mit diesen Szenen soll der Aufsatz sich dem Ende nähern.

Der niederländischen und deutschen Treckfahrt für Personen, Post und Stückgüter ist oben bereits so viel Aufmerksamkeit geschenkt worden, daß bei Abb. 41 eigentlich nur noch Größe und Ausstattung des Schiffes sowie die Zahl der Zugtiere zu kommentieren bleibt. Die Zeichnung zeige ein *Treidel-Postschiff auf dem Rhein um 1815, das auch Passagiere beförderte*, besagt der dazugehörige lexikalische Text. In der Tat läßt sich dieses Schiff angesichts seiner mit Fenstern versehenen Aufbauten als eine Art Trekschuit ansprechen. Doch es hat zwei wohlverstahte, respektable Masten mit Spriet- (evtl. auch Lade-)Bäumen, Wanten mit Webleinen darin

und – wenn nicht alles täuscht – gar zwei derzeit niedergeholte, beschlagene Segelrahen. Das sind Indizien für eine von der Bild-Topografie gestützte Positionierung am Niederrhein und für eine gewisse Seegängigkeit vielleicht auf den Mündungsarmen des Stromes. Der Größe des Schiffes entspricht auch die Zugkraft vom Ufer aus: Zwei Gäule sind zu sehen, ein dritter läuft offenbar im Geschirr vor ihnen – ob es noch mehr sind, läßt sich nicht sagen.

Im Süden Frankreichs verläuft der schon in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts gegrabene »Canal du Midi«. Er ist ca. 240 Kilometer lang, hat mehr als 60 Schleusen und verbindet die Garonne bei Toulouse mit dem Mittelmeer bei Agde bzw. Sète. Von dort wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein zusätzlicher künstlicher Wasserweg zur Rhone bei Beaucaire geschaffen, so daß das entsprechende Kanalsystem eine Länge von ca. 340 Kilometern bekam. Vor dem Hintergrund einer günstigen regionalen Entwicklung der Wirtschaft entschlossen sich die inzwischen fusionierten Kanalgesellschaften noch vor der Mitte des 19. Jahrhunderts zur Einrichtung eines Schiff-Eildienstes zwischen Toulouse und Beaucaire – dies auch in der Hoffnung, der Konkurrenz des Straßenverkehrs entgegenwirken zu können. Für den Transport eiliger wertvoller Handelsgüter wurden 16 leichte bateaux accélérés = Schnellschiffe konstruiert und mit Pferden getreidelt. Die Personen- und Postbeförderung übernahmen zehn ebenfalls leicht gebaute, aber große, schlanke, gut ausgestattete barques de poste rapide = Eilpostschiffe von bis zu 22 Metern Länge, die von vier Gäulen nicht im Schritt, sondern im Trab gezogen werden konnten. Diese Schiffe waren in der Lage, 120 Passagiere aufzunehmen, in Ausnahmefällen erheblich mehr, und erreichten eine Geschwindigkeit von elf, ausnahmsweise auch einmal 17 Kilometern in der Stunde. Was die Zeichnung in Abb. 42 wiedergibt, dürfte freilich nur eine Kleinausführung oder gar ein Vorgänger der barques kurz vor dem Ablegen am Kai sein. Ein Treidelmast fehlt übrigens; das Zugseil wird an Pollern belegt, die vorn in der Steuerbordwand sitzen: Uferhindernisse werden offenbar nicht erwartet. – Bereits um 1860 ging die Zeit der geschleppten Schnellschiffe auf dem genannten Kanalsystem zu Ende. Mehr noch als der Straßenverkehr hatte der Schienenverkehr den Transport zu Wasser entbehrlich gemacht.<sup>66</sup>

Auch das Schiffsziehen in Abb. 43 ist von ungewöhnlichen Dimensionen, welche nun allerdings nicht mehr in der Größe der Wasserfahrzeuge und deren Geschwindigkeit liegen. Den Rahmen sonstigen europäischen Treidelns sprengen hier vielmehr außer den Schiffstypen die steilen Gebirgsufer, die Beschaffenheit des alpinen Flusses und der besondere Einsatz einer größeren Zahl von Pferden. Laut Bildunterschrift will der Holzstich einen *Schiffszug im Oberinn* dokumentieren, und er führt dabei eine Situation wohl aus den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts vor Augen, die einer gewissen Dramatik nicht entbehrt. – Vorab zu den Schiffen:

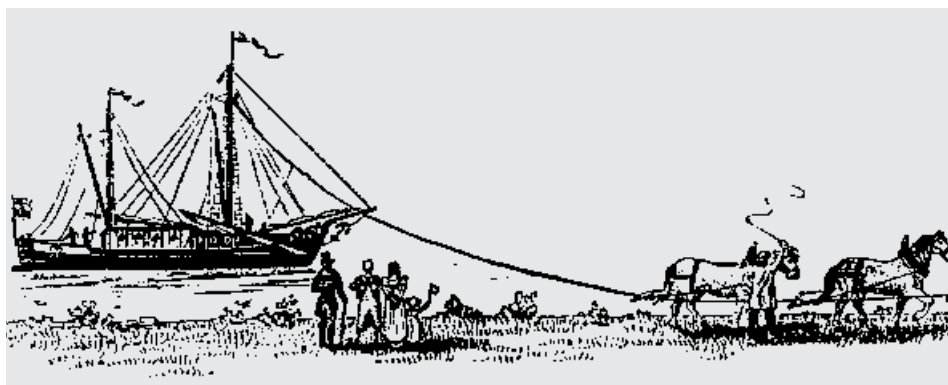


Abb. 41 Nicht näher bestimmte Federzeichnung (?). Nach Dudszus/Henriot/Krumrey (siehe Anm. 17, vermutl. Ausschnitt).





Abb. 42 Nicht näher bestimmte, lavierte Federzeichnung (?). Nach Beaudouin (siehe Anm. 66).



Abb. 43 Sign. Holzstich von R. Brend'amour (1831-1915, nach Monogrammist G.A. ?), aus »Wachenhusens Hausfreund«, wohl Heft 10, 1910 (Ausschnitt). (Archiv DSM)

Der Inn mündet bei Passau in die Donau, und Wasserfahrzeugen der Donau ähnlich sind auch die beiden im Bild. Ihr flacher Bug ist hoch aufgezogen. Auf dem Vorschiff ist jeweils eine Holzkonstruktion erkennbar, wie sie zur Führung eines Lappens = Bugruders dienen mag. Über der Hütte auf dem mittleren Deck des vorderen Schiffes befindet sich eine Plattform, von der aus sich mit langen Rudern achtern und vorn steuern läßt; deren Oberteile ragen in die Luft. Das alles sind Eigenheiten, wie sie sich auch bei der »Ulmer Schachtel« finden<sup>67</sup>, ohne daß damit eine Identifikation vorgenommen werden soll. Eindrucksvoll erscheint der Zug der etwa neun Gäule, die sich zum Teil tief im Wasser abmühen und etlicher Antreiber bedürfen. Nicht sicher ist, ob es sich hier um einen bei einem Gebirgsfluß »normalen« Treidelvorgang oder darum handelt, ein aufgelaufenes Schiff mit Hilfe auch solcher Pferde wieder flott zu bekommen, die von anderen Schiffen abgezogen worden sind. Letzteres ist wahrscheinlicher. Wie dem auch sei – der Holzstich ist durchdacht komponiert, und die idyllische Rossefütterung links neben dem schweren Draggen = mehr als zweiarmliger Anker im Vordergrund bietet eine Art Kontrastprogramm zum aufregenden Geschehen im Fluß.

## Zum Abschluß

Seit Jahrtausenden ist auf unserer Welt getreidelt worden; keineswegs nur dort, wo es die hier gebotenen Abbildungen belegten, und oft genug auf andere Weise. Das gilt für Badjra<sup>68</sup> und Pal-lar auf dem indischen Ganges, es gilt für Muhele, Sefine oder Schachtur auf Euphrat und Tigris im Arabischen, es gilt für (die nicht allein von Menschen, sondern bisweilen auch von Hunden gezogene) Ilimka auf westsibirischen Flüssen; es gilt auch für Indianer-Kanus in Nord- wie für Indio-Einbäume in Südamerika (die mit Leinen aus Bast oder Baumwolle gezogen wurden). Das sind nur Beispiele. Die Suche nach dem Stichwort »Treideln« in den Indices einschlägiger völkerkundlicher und schiffahrtsgeografischer Werke kann so weiterführen.<sup>69</sup>

Nicht vergessen an dieser Stelle sei auch das gänzlich anders geartete Ziehen von Schiffen mittels Maschinenkraft in großen Schleusen, am Panamakanal gar durch »Schleppkatzen« oder Lokomotiven.

Mit dem Treideln technisch in Verbindung stehende Fortbewegungspraktiken für Binnenschiffe wie Staken konnten oben nur gelegentlich Beachtung finden; das Warpen<sup>70</sup> und die Tauerei<sup>71</sup> schon des Platzes wegen gar nicht. Immerhin sei ihrer hier wenigstens gedacht.

Mit diesen Hinweisen soll vorliegende Arbeit abgeschlossen sein. Ihr eingangs beschriebenes, primäres Ziel des Aufspürens und der Darbietung einschlägigen Bildmaterials war ohne ein gewisses Maß an Eklektik nicht zu erreichen. Das sei gern eingestanden: »Mosaiksteinsuche« halt ...

### Anmerkungen:

- 1 Vgl. hierzu die auf eine andere schiffahrtshistorische Materie bezogenen Ausführungen des Verf. in »Seemanns-bekleidung aus sechs Jahrhunderten ...«. In: DSA 15, 1992, S. 315f.
- 2 J.H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg, Halle, Leipzig 1794-98, entspr. Stichwörter.
- 3 17. Aufl., 18. Bd., 1973. Spezielle Sprachwörterbücher sind da zurückhaltender.
- 4 Die slawische Herkunft von »bomätschen« wird in einem Schreiben des Stadtmuseums Meißen vom 24.8.2001 an den Verf. bestätigt, wonach eine Überformung von slawischen Wörtern für »Hilfe/helfen« vorliegt; die tschechischen Wörter »pomoc« und »pomozen« haben diese Bedeutungen.
- 5 D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster <sup>2</sup>1984, S. 83 u. 263f. Siehe ferner H.G. Frenz: Bildliche Darstellungen zur Schifffahrt römischer Zeit an Rhein und Tiber. In: G. Rupprecht (Hrsg.): Die Mainzer Römerschiffe. Mainz 1982, S. 82ff. – Beide Autoren bieten Nachweise wie Bildmaterial, und Ellmers setzt sich kritisch auch mit vermeintlichen archäologischen Treidel-Belegen auseinander.
- 6 Beispiele aus dem Bereich der südlichen Ostseeküste bei F. Kluge: Seemannssprache ... Halle/S. 1911, S. 793f.
- 7 Hierzu Verf. im bildquellenkritischen Vorspann zu »Schiffe, in Holz geschnitten – Maritime Buchillustrationen ...«. In: DSA 20, 1997, S. 49.

- 8 Wie der Realitätsgehalt bei den einzelnen Bildern schwankt, so schwankt auch deren Wiedergabequalität. Bei der ganz unterschiedlichen Herkunft und Verfügbarkeit der Abbildungen waren Reproduktionsschwächen besonders dann in Kauf zu nehmen, wenn eine Treidelszene als historisch belangreich eingestuft wurde, obwohl ihre Vorlage technisch zu wünschen übrig ließ. Dennoch wurde für vorliegenden Aufsatz auf eine Reihe von Bildern wegen zu großer Vorlagemängel verzichtet.
- 9 Hierzu und zu anderen römischerzeitlichen Treidel-Bildbelegen auch weiter nördlicher, etwa rheinischer Herkunft siehe die Verweisungen in Anm. 5.
- 10 Größere Binnensegelschiffe (wie z.B. einige der späteren Ems-Pünten) konnten bisweilen ein Treidelpferd mit an Bord haben oder wenigstens nehmen, um es bei einem Wechsel des Leinpfades von einem Ufer zum anderen mittels Staken überzusetzen.
- 11 Tiel liegt am rechten Waal-Ufer.
- 12 In Kapitel IX seines erstmals 1834 erschienenen Fragments »Aus den Memoiren des Herrn von Schnabelewopski« beschreibt Heine einen Friesen, dessen Seele so ruhig wie das Wasser in einem holländischen Kanal und dessen Worte sich ruhig hinzogen wie eine Trekschuite.
- 13 In Luserkes erstmals 1935 erschienenen Wassergeusen-Roman »Hasko« sind sowohl *gedeckte Reiseschute ... von zwei Pferden gezogen* als auch *Kanalschute* Gegenstände der Handlung.
- 14 Stichting Culturele Raad voor de provincie Groningen (Hrsg.): *Lesbrief* (für schulische Zwecke) A. 1. »de treckschuyt«. Groningen 1978, S. 4.
- 15 J. Brants: *tussen amsterdam en haarlem*. In: Oons Amsterdam. Amsterdam 1972, S. 13.
- 16 Das niederländische Verb »jagen«, von dem die Vorsilbe »Jaag« abzuleiten ist, hat hier über die gleichnamige deutsche Bedeutung und über »treiben« hinaus den Sinn von »treideln« (also eigentlich »ziehen«) gewonnen.
- 17 Dudszus/Henriot/Krumrey: *Das Schiffstypenlexikon*. Hamburg 1983 (Lizenzausg. nach DDR/Berlin 1983), S. 251.
- 18 »ae« (mit niederländischem Dehnungs-e) wird wie ein langes »a« gesprochen.
- 19 Wesentlich gestützt auf die in Anm. 15 genannte Arbeit.
- 20 Das Haarlemmer Meer mit seinen Nebenmeeren wurde 1839-52 eingepoldert und trockengelegt; im Polder mehr als 5 Meter unter mittlerer Höhe des Meeresspiegels liegt nun u.a. der Großflughafen Schiphol.
- 21 Hierzu Verf. u.a.: *Schiffe auf Fliesen*. (= Führer des DSM, Nr. 6). Bremerhaven 1976. Ferner Goethe-Institut Rotterdam (Hrsg.) und Verf.: *Im fächernden Winde – Küsten und Schiffe auf niederländischen Fliesen dreier Jahrhunderte*. Rotterdam 1977.
- 22 »Snikken« genannte Schiffe für andere, auch Fischereizwecke sind bereits seit dem Spätmittelalter urkundlich belegbar.
- 23 G.C.E. Crone: *Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900*. Nachdruck der Amsterdamer Erstausgabe von 1926, Schiedam 1978, S. 146ff. m. Abb. plaat 10. Die Abb. findet sich auch bei Dudszus/Henriot/Krumrey (wie Anm. 17).
- 24 Rijksmuseum, Amsterdam. Das Gemälde ist reproduziert bei Van Gelder/Wagenaar: *Sporen van de Compagnie – De VOC in Nederland*. Amsterdam 1988, S. 124.
- 25 Crone (wie Anm. 23), S. 188f. m. Abb. plaat 27; J. van Beylen: *Schepen van de Nederlanden – Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw*. Amsterdam 1970, S. 175. Ferner H. Menzel: *Die Tjalk – das weitverbreitetste Binnenschiff der Niederlande ... Kiel 1986*, S. 118ff. m. Abb. (Menzel setzt vor Poon maskuline Artikel).
- 26 Crone (wie Anm. 23), S. 219f. m. Abb. plaat 41.
- 27 *Lesbrief* »de treckschuyt« (wie Anm. 14), S. 7. – Das gen. Reglement von 1858 nebst Kostentarif war vom Groninger Gemeinderat erlassen und galt für die beurtveer, d.h. für den festen »Fähr«-Liniendienst zwischen dieser Provinzhauptstadt und Appingedam.
- 28 Schreiben des Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen vom 23.5.1990 an den Verf. Dem Schreiben sind auch andere der oben mitgeteilten Fakten entnommen.
- 29 Die in Deutschland nur unzureichend bekannte, indes bedeutende Haager Schule hervorragender impressionistischer Landschaftsmaler entstand nach 1870 in Folge und als Weiterentwicklung der französischen Malerschule von Barbizon (»Paysage intime«). Max Liebermann verdankte seinen Kontakten zur Haager Schule wesentliche Impulse.
- 30 Heimat- und Verkehrsverein Haren (Ems) und Umgebung e.V. (Hrsg.): *Schiffahrts-Museumsführer. Haren (Ems) 1985*, S. 9.
- 31 R. Bruhns: *Die Empünfte*. In: DSA 2, 1978, S. 29ff. (hier S. 32, unter Berufung auf J. Prinz).
- 32 E.W. Petrejus: *Oude zeilschepen en hun modellen – Binnenschepen, jachten en vissersschepen*. Bussum 1971, S. 235.
- 33 C. Voigt: *Die Empünfte*. In: *Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt* 10, 1914, S. 227f. (hier S. 228).
- 34 Als Erläuterung: Die Entfernung Emden-Greven beträgt an die 145 km Luftlinie, die Entfernung in Flußkilometern natürlich erheblich mehr. Oft wurde jedoch erst in Halte von Seeschiffen auf Pünten umgeladen. – Zur Bedeutung dieses »Speditions-Ortes« für die Empünftenfahrt in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts siehe Reinhold: *Historisch-hydrographische Nachrichten von den Häfen und andern Schiffahrts-Anstalten in Ostfriesland ... Berlin 1846*, S. 151f. – Generelle Angaben zum Schiffsverkehr in Halte nebst dem Fotorepro einer Pünfte finden sich bei K.-H. Wiechers: *... und fuhren weit übers Meer – Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt*. Band II »Häfen der Ems«. Norden 1988, S. 8.
- 35 Bruhns (wie Anm. 31).

- 36 Siehe Anm. 30; ferner W. Menke: Pünten- und Schiffsbau in Haren an der Ems – Vergangenheit und Gegenwart. Haren, Lingen 1990.
- 37 Bei einem Besuch des Verf. in Haren/Ems wußte sich einer der dortigen Senioren an mündliche Berichte eines Vorfahren über den Betrieb in einer solchen Pferdestation und in der damit verbundenen Gastwirtschaft zu erinnern.
- 38 Bruhns (wie Anm. 31), S. 33; Schifffahrts-Museumsführer Haren (wie Anm. 30), S. 14ff.
- 39 Schifffahrts-Museumsführer Haren (wie Anm. 30), S. 15.
- 40 L.E. Lübbers: Ostfrieslands Schifffahrt und Seefischerei. (= Ergänzungsheft VII der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft). Tübingen 1903, S. 6.
- 41 Hummerich/Lüdde: Dorfschiffer – Tee aus Emden, Korn aus der Krummhörn. Norden 1992, S. 13. Dort wird u.a. auf eine frühe obrigkeitliche Bauern- bzw. Dorfrolle von 1595 aus Pilsum/Krummhörn verwiesen, in welcher auch Transportgebühren für die Dorfschifffahrt festgelegt sind. – Das gen. Buch enthält viele Details und Abbildungen besonders aus der Spätphase der ostfriesischen Loogschifffahrt.
- 42 Beurteilt, niederländisch = regelmäßige Reihenfolge. – Einige interessante Zahlen zum rapiden Niedergang der Loog-Beurtschifffahrt in den ersten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts finden sich bei T. Janssen u.a.: Gewässerkunde Ostfrieslands. Aurich 1967, S. 269.
- 43 Da die frühe schiffbautechnische Entwicklung der dann »klassischen« Hansekogge im friesischen Raum vermutet wird, soll nicht ausgeschlossen werden, daß es sich bei der Spitzmutte um eine Art späte Verwandte der Kogge handelt.
- 44 Die aus dem Nieder- ins Hochdeutsche gelangte Redewendung »in den Sielen (sterben)«, wohl abgeleitet von wagenziehenden Vierbeinern und übertragen auf arbeitsgeplagte Menschen, hat hier eine binnenschifffahrtsbezogene Variante.
- 45 Lübbers (wie Anm. 40), S. 18ff.; Wiechers (wie Anm. 34), Bd. III »Die Fehne«. Norden 1994. – Viele Informationen können auch den mit der Fehnkultur befaßten, bebilderten Schriften entnommen werden, die in den 1980er Jahren im Rahmen des Modellversuchs MOBiLe (Museen Ostfrieslands als Bildungsstätten und Lernorte) durch die Ostfriesische Landschaft, KdÖR, bzw. deren Museumsfachstelle in Aurich für Schulzwecke herausgegeben worden sind.
- 46 Wieken sind Fehnkänäle, die seitlich von den größeren Hauptkanälen abzweigen und oft parallel angelegt wurden. Die kleineren Inwieken wiederum zweigen von den Wieken ab und endeten einst beim Torfstich im Moor. Mangels obrigkeitlich-zentraler Planung und Einflußnahme waren die meisten der ostfriesischen Wieken flacher, schmaler und somit verkehrungünstiger als ihre niederländischen Pendanten.
- 47 Wiechers (wie Anm. 34), Bd. III »Die Fehne«. Norden 1994, S. 101.
- 48 Ganze Warften sind auf diese Weise eingeebnet worden und heute verschwunden.
- 49 Siehe Anm. 44.
- 50 Als Tiefs wurden und werden in Ostfriesland viele Wasserläufe bezeichnet, die der Entwässerung und partiell auch der Binnenschifffahrt dienen. (Und da Brücken dort primär mit den Augen eines Schiffers gesehen werden, heißen sie – zumal in Emden – immer noch Piepen = Röhren ...)
- 51 M. Eckoldt (Hrsg.): Flüsse und Kanäle – Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998, S. 431.
- 52 Janssen (wie Anm. 42), S. 215, 230 u. 268.
- 53 Hierzu gibt es frühe Parallelen, beispielsweise aus dem Donauried bei Ulm, wo eine zweite Phase regionaler Torfverschiffung schon in den 1760er Jahren zu Ende ging, weil der Transport auf der Straße günstiger war. Auch die dortigen Torfschiffe sind in der Bergfahrt getreidelt worden. – Näheres siehe bei M. Eckoldt: Torfschiffahrtskanäle im Donauried bei Ulm im 17. und 18. Jahrhundert. In: DSA 13, 1990, S. 7ff. (hier S. 16) mit einer gezeichneten Treidel- und Schleusungsszene von 1657 in Abb. 7.
- 54 Vgl. Anm. 44.
- 55 Zum alten, aber auch zum neueren chinesischen Treideln siehe J. Needham: Science and Civilisation in China. Vol. 4. Cambridge 1971, S. 662ff. Ferner und detaillierter G.R.G. Worcester: Junks and Sampans of the Yangtze. Annapolis, Md. 1971, S. 50ff.
- 56 Bei Worcester (wie Anm. 55), S. 50 findet sich eine chinesische Umrechnung aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: Die Schleppleistung von drei Männern entsprach offiziell der Zugleistung eines Pferdes (Du Halde).
- 57 Needham (wie Anm. 55), S. 663f. Ferner Worcester (wie Anm. 55), S. 53ff. mit Konstruktionszeichnung.
- 58 Mehrere Foto-Beispiele bei Worcester (wie Anm. 55).
- 59 Bei dem getreidelten Einmast-Rahsegler rechts im Bildhintergrund fällt eine vergleichsweise üppige ornamentale Ausstattung auf, welche die Annahme eines der üblichen Wolga-Lastschiffe ausschließt.
- 60 6. Aufl., 10. Bd., 1907, Stichwort »Kanäle«, S. 537. Dort sind auch zeitgenössische Angaben zum Pferdetreideln zu finden.
- 61 Siehe Anm. 4.
- 62 Dergleichen Stützstöcke waren wohl schon früher auch anderswo in Gebrauch und finden sich beispielsweise in den Händen von zweien der Männer, die auf einer Grafik (Hennebergersche Preußen-Karte) von 1576 zwei Schiffe (Witfinen?) auf der Memel an Tilsit vorbei treideln; siehe Repro in DSA 23, 2000, S. 379 (Abb. 6).
- 63 In unseren Tagen hat man in Meißen sogar ein »Treidelfest« organisiert. – Zum Bomätschen, auch Pomätschen, siehe im übrigen auch E. Zöllner: Mein Elbebuch ... Dresden o.J., S. 33ff.; ferner F. Heinrich: Aus der tausendjährigen Elbeschifffahrt. Dresden 1991, S. 20ff. (mit zwei Abb. des Elbtreidelns vor und um 1800 unterhalb der Festung Königstein bzw. bei Schloß Übigau).



- 64 J. Beerens: Papenburg – Pforte zur Welt. In: Ostfriesland Journal (Leer), Sonderdruck aus Jgg. 1991, S. 1ff. (hier S. 3).  
 65 Besonders in Ostfriesland gebrauchte Bezeichnung für ein am Siel beginnendes Außentief.  
 66 F. Beaudouin: La navigation et les bateaux sur le Canal du Midi. Conflans-Sainte-Honorine 1983 (Museumpublikation).  
 67 Siehe J. Sarrazin: Die Ulmer Schifffahrt im 19. Jahrhundert. In: DSA 12, 1989, S. 9ff. m. Abb. auch auf der ersten Umschlagseite.  
 68 Für dieses und die nachfolgend genannten exotischen Wasserfahrzeuge gibt es unterschiedliche Schreibweisen.  
 69 Pars pro toto G. Koch (Hrsg.) u.a.: Boote aus aller Welt. (Ausstellungskatalog Staatl. Museen Preußischer Kulturbesitz u. Museum für Völkerkunde Berlin). Berlin 1984.  
 70 Warpen = per Boot werden in Fahrtrichtung Anker vorausgebracht und fallengelassen; an ihren Kabeln wird dann das Schiff von Bord aus nachgezogen. Für das Treideln an der Oberelbe, wo gelegentlich die Bomätscher zum Ziehen an Bord genommen wurden, berichtet von Niemz/Wachs: Personenschifffahrt auf der Elbe. Rostock 1980, S. 10. Ebenso bei Heinrich (wie Anm. 62), S. 23. – Das Warpen, zumal bei Flaute, kannte man auch in der küstennahen Segelschifffahrt.  
 71 Tauerei = Seil-, auch Kettenschleppschifffahrt entlang einer zuvor am Grund der Wasserstraße verlegten, entsprechenden Führung. Auch sie trug mit zum Niedergang des Treidelns bei. Für das westliche Deutschland siehe L. U. Scholl: Tauerei auf dem Rhein ... In: DSA 3, 1980, S. 49ff., DSA 4, 1981, S. 35ff. und DSA 5, 1982, S. 41ff.

### Danksagung:

Unter den Personen und Institutionen, die den Verfasser bei vorliegender Arbeit dankenswerterweise mit Rat und Tat unterstützt haben, sind besonders zu nennen: Prof. Dr. D. Ellmers, Bremerhaven; Dipl.-Museol. S. Förster, Stadtmuseum Meißen; R. Greeven, Krummhörn/Loquard; K.-P. Kiedel, DSM, Bremerhaven; Fries Scheepvaart Museum en Oudheidskamer, Sneek, Niederlande; Prof. em. Dr. J. Schmidt, Oldenburg; Dir. Dr. M. Tielke, Bibliothek der Ostfriesischen Landschaft, Aurich; J.W. van Veen, Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen, Niederlande; K. Vlierman, NISA, Lelystad, Niederlande; Prof. em. Dr. A. Wegener Sleeswyk, Rijksuniversiteit Groningen, Haren, Niederlande, und OstDir. i.R. K.-H. Wiechers, Dornumersiel.

### Towing – hauling – tracking ...

Pre-mechanical bank-bound ship-drive by means of rope-pull on rivers, canals and in narrow harbour entrances: An annotated selection of pictures

### Summary

With forty-three annotated illustrations extremely diverse in nature and provenance, the author documents a ship driving method that, many thousands of years old, was once of major significance with regard to the history of technology, transport and navigation, while today it has all but fallen into oblivion. The method referred to here is that of towing (German: *treideln* or any number of other terms such as *treilen*, *trekken*, *jagen*, *bomätschen*, etc., depending on the region), briefly defined in the sub-title above.

A detailed discussion of the term *treideln* is followed by the identification and evaluation of historically relevant sources. The picture credits are divided into five sections:

- ▶ early towing in Europe (antiquity, Middle Ages);
- ▶ horse-powered towing in the Netherlands (17<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries) with particular regard to the transport of passengers and mail by inland waterway vessel, a method that was highly advanced in that region and attained major significance under the designation “Trekvaart”;

- ▶ towing in East Friesland, Germany (19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries) and its special forms: the Ems River form, inland village and “Fehn” navigation (Fehn being the term for linear settlements built along canals in the high moor areas) as well as the (short-lived) “Treckfahrt” between cities;
- ▶ “Die schwere Arbeit” (hard work): reproductions of scenes from various cultures depicting towing by manpower: artistic interpretations which are often quite moving and in some cases also socio-critically expressive;
- ▶ several depictions of European horse-powered towing carried out in otherwise unusual dimensions.

In conclusion, the author makes brief reference to a number of inland waterway vessel propulsion methods technically linked with towing, such as quanting, warping and cable-towing.

This contribution is not conceived of as a (still-to-be-written) comprehensive treatment of the subject of towing, but – at the most – as a kind of supply source for various “pieces of the puzzle.”

Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen...

Termes allemands de halage relatifs à la propulsion de navires au moyen de cordages depuis la rive, sur les fleuves, les canaux et dans les entrées de port étroites, avant l'ère des machines. Un choix commenté d'illustrations

## Résumé

Jadis d'une grande signification sur le plan de l'histoire de la technique, du transport et de la navigation, aujourd'hui pratiquement tombé dans l'oubli, un procédé pour faire avancer des embarcations, vieux de plusieurs siècles, sera en partie documenté par 43 illustrations variées et commentées, en provenance du monde entier. C'est du halage dont il est question, nommé aussi différemment selon les régions et déjà brièvement défini dans la deuxième partie du titre.

De plus amples détails sur le terme de halage suivent la nomenclature et l'estimation de sources historiques s'y rapportant. La reproduction des témoignages iconographiques est articulée en cinq parties:

- ▶ halage ancien en Europe (Antiquité, Moyen Âge);
- ▶ halage avec des chevaux aux Pays-Bas (du 17<sup>ème</sup> au 20<sup>ème</sup> siècle), avec un attention particulière pour le transport des personnes et du courrier par voie fluviale qui y était très développé et qui, sous le nom de «Trekvaart», avait atteint une grande importance;
- ▶ «treideln» en Frise orientale allemande (du 19<sup>ème</sup> au 20<sup>ème</sup> siècle), sous les formes typiques de la navigation sur l'Ems, celle de village et dans les marécages, ainsi que le «Treckfahrt» (qui fut de peu de durée), reliant les villes;
- ▶ «le rude labeur», dont les reproductions ayant pour objet des scènes de halage se déroulant dans différentes cultures donnent un aperçu, et trouve ainsi au travers des interprétations artistiques une expression en partie émouvante, mais aussi socio-critique, du tirage par la force humaine;
- ▶ quelques représentations de halage inhabituel en Europe avec des chevaux de tirage.

Pour finir, une courte évocation des pratiques de déplacement en batellerie, qui sont techniquement en relation avec le halage (utilisation de la gaffe, de la corde, etc...).

Le travail présenté ici ne se veut pas être un traitement exhaustif du thème «halage», mais doit plutôt être considéré comme une contribution, comme un apport de pièces «à la mosaïque».