

# BINNENSCHIFFFAHRT

► HEINRICH STETTNER

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

Vormaschinellem ufergebundenem Schiffsantrieb durch Seilzug  
auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten –

3. Teil einer kommentierten Bildauswahl und Erweiterung der Teile 1–2

### Vorab

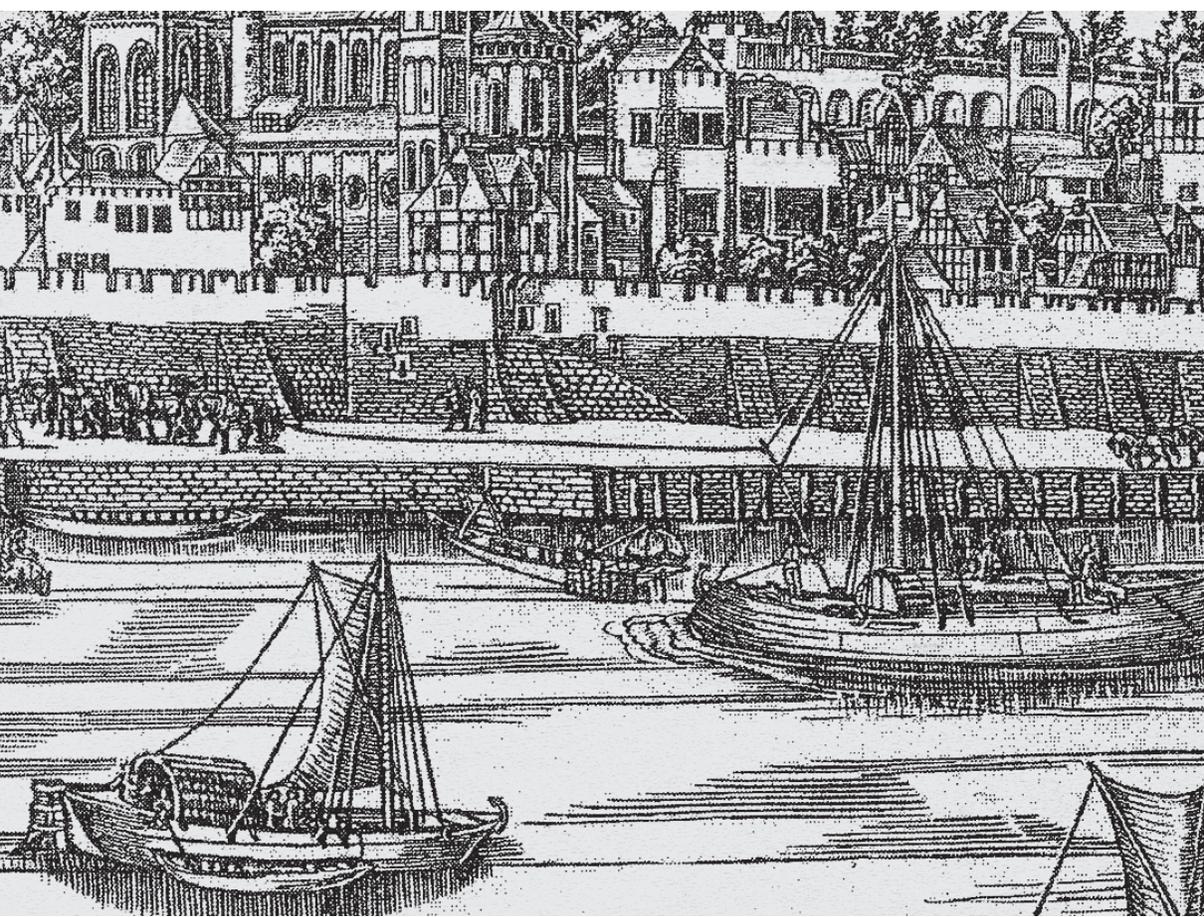
Seit Erscheinen von Teil 2 vorstehend genannter Aufsatzfolge 2003<sup>1</sup> stieß der Verfasser erneut mehrfach auf zusätzliches Bild- und Textmaterial zum Thema Treideln. Einiges Ausgewähltes davon dürfte eine weitere, dritte Aufsatzfolge rechtfertigen, zumal auch inzwischen aufgefundenes Textmaterial bereits Vorgetragenes gut ergänzen kann. Bedingt durch die Inhalte der dem Verfasser bisher unbekannteren Quellen tritt nunmehr die in den Teilen 1 und 2 gewählte Sachgliederung<sup>2</sup> zugunsten der prinzipiell chronologischen zurück und findet nur noch gelegentlich Berücksichtigung. Ums »Pferdetreideln« geht es indes auch diesmal – jetzt nahezu gänzlich, freilich mit einer Ausnahme.

### 17. Jahrhundert: »Die schwere Arbeit« – China<sup>3</sup>

Mit der eben genannten Ausnahme sei hier begonnen: Abb. 1 dokumentiert wieder einmal mühsames Schiffsziehen durch Menschen. Es handelt sich um die Wiedergabe einer fernöstlichen Treidelszene, beigefügt einem gedruckten europäischen Reisebericht aus der Mitte des 17. Jahrhunderts. Aber anders als bei den entsprechenden Bildern aus China in Teil 1 ist vorliegende Abb. 1 nicht exzessiv. Fünf Kulis, vielleicht auch Sträflinge, ziehen vor der befestigten Stadt Koesuwen relativ geruhsam ein Binnenschiff mit Spitzbug und Decksaufbau. Der stabbewehrte Mann in langem Rock, der Treidlergruppe seitlich voranschreitend, könnte ein Aufseher sein.

### »Pferdetreideln«

Neben das bzw. an die Stelle des mühevollen Treidelns mittels Ziehen von Schiffen durch Menschen trat offenbar schon früh – genauere Angaben oder auch nur Vermutungen hierzu erscheinen dem Verfasser zu spekulativ – die zunehmende Nutzung der Zugkraft von starken Tieren, besonders von Pferden. Eine hochmittelalterlich-literarische Bildquelle (Bibelminiatur) hierzu aus dem britischen Kulturkreis bot in Teil 1 die Abb. 2.<sup>4</sup> Die hier in Teil 3 folgenden Bilder und Texte haben fast nur noch das »Pferdetreideln« zum Gegenstand.



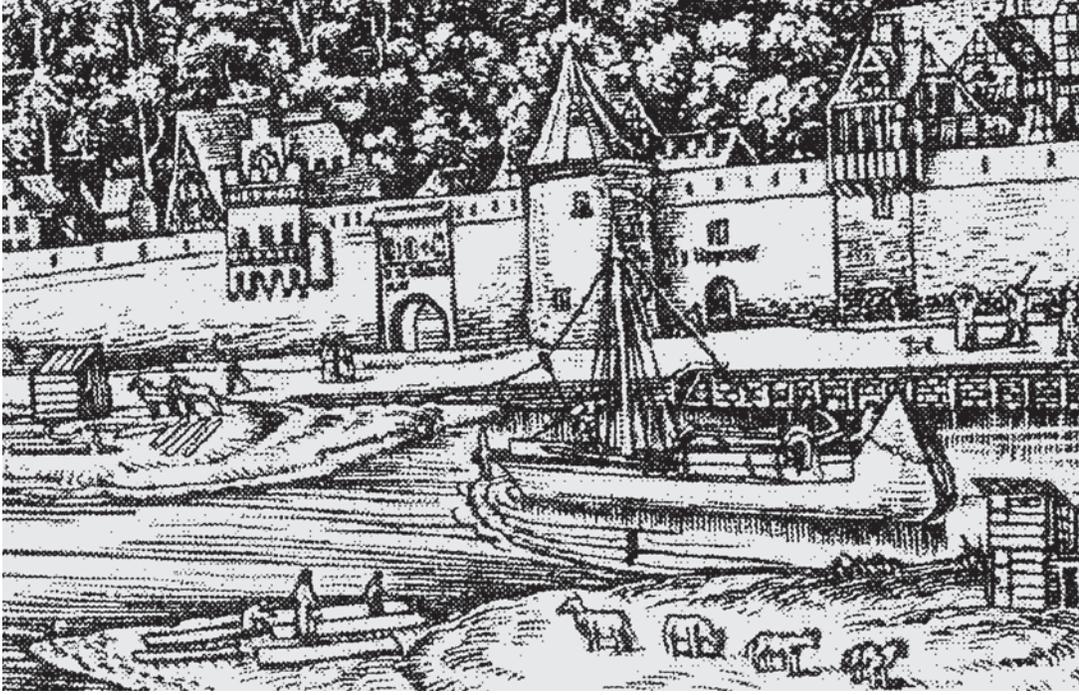


Abb. 1 (oben links) Chinesisches Flusstreideln mit menschlicher Kraft vor der Stadt Koesuwen. Anonyme Radierung aus J. Nieuhof: Die Gesandtschaft ... an den ... Sinischen Keyser ... (von 1655–1657). 2. verb. Aufl. Amsterdam, Moers 1669. (Marit. Slg. d. Verf.)

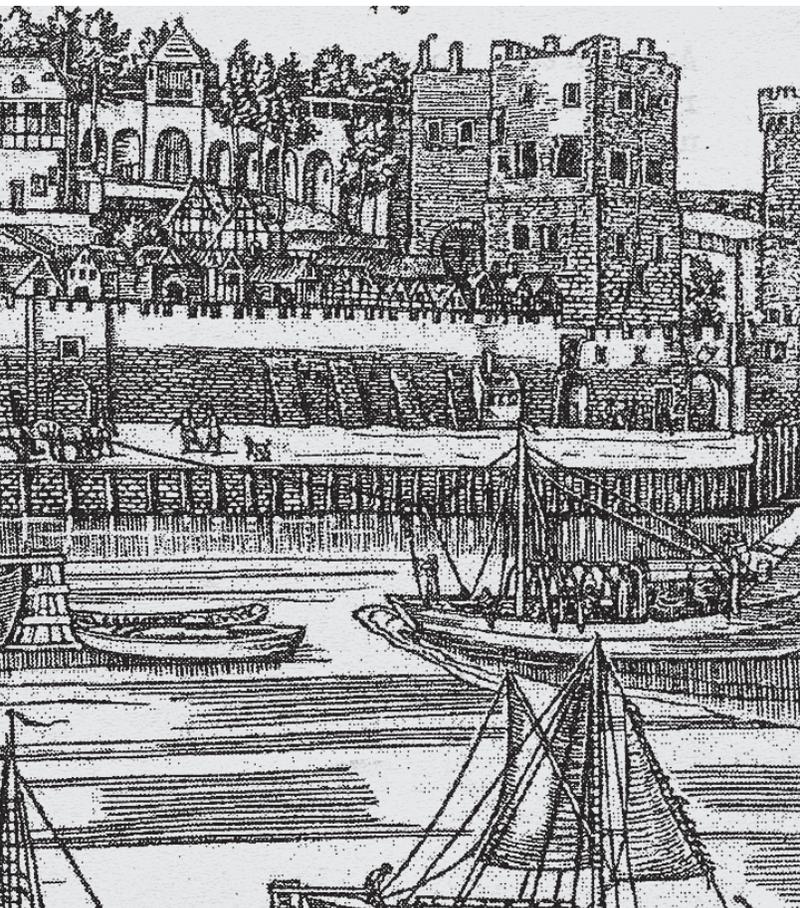


Abb. 2 (oben) Kölner Pferdetreidelszene mit »Oberländer«. Großer Holzschnitt von A. Woensam 1531, Ausschnitt links. (Nach Repro im DSM)

Abb. 3 (links) Kölner Pferdetreidelszene mit »Kölner Aak« und »Oberländer«. Großer Holzschnitt von A. Woensam 1531, Ausschnitt rechts. (Nach Repro im DSM)

## 16. Jahrhundert: Köln, Koblenz, Trier, Frankfurt am Main

Bereits die Römer haben am Rhein getreidelt – vor Köln, der alten Colonia Agrippinensis, tat man es um 1530 immer noch, wie Abb. 2 und 3 zu entnehmen ist. Gemäß Abb. 2 finden wir dort getreidelten »Oberländer« älterer Bauart (bevorzugt oberhalb Kölns genutzt) mit typischer hoher Heckpartie (Hütte) zwischen der damaligen Rheininsel Werthchen und dem Treidel-, auch Leinpfad genannt, vor der mit Türmen, Vorkragungen<sup>5</sup> und Schießscharten bewehrten Stadtmauer. Stromabwärts, abermals entlang der rheinseitig nun jedoch nördlicher gelegenen, indes mit Zinnen versehenen Stadtmauer, sind in Abb. 3 zwei ähnliche Treidelszenen auszumachen. Bildmittig bewegt sich im Pferdezug eine »Kölner Aak« (öfters unterhalb von Köln eingesetzt) mit »Draai-over-boord-helmstok«, über die achterliche Bordwand binnenschiffs kommender Ruderpinne; rechts am Bildrand wieder ein »Oberländer«. <sup>6</sup> – Auch noch viel später wurde am Rhein nicht nur bei Köln getreidelt ...

Wo stromaufwärts bei Koblenz, dem römischen Confluentes, schräg gegenüber der Festung Ehrenbreitstein am heutigen »Deutschen Eck« Mosel und Rhein zusammenkommen, war Treideln ein lange Zeit gewohntes Bild. Etwa ein Menschenalter nach den Kölner Szenen in Abb. 2 und 3 wurde solch Bild ebenso auf Papier gezeichnet, im Druck festgehalten und publiziert. Aber diesmal war es ein »Zwei-Flüsse-Treideln«, das es ähnlich naturgemäß auch anderswo gab. Zwei getreidelte »Oberländer« sind nebst anderen Binnenschiffen in Abb. 4 zu sehen: derjenige im Vordergrund, der steuerbordseitig in die Fahrrinne der Mosel gezogen wird, und ein anderer im Mittelgrund, wo er weiter rheinaufwärts getreidelt wird. Letzterer hat bei offenbar günstigem Wind ein Hilfs-Rahsegel gesetzt, vielleicht nur, um die stark strömungsbeeinflusste Querung der Moselmündung zu erleichtern – solch Segel bekommt man auf alten Treidelbildern nur ausnahmsweise zu Gesicht.

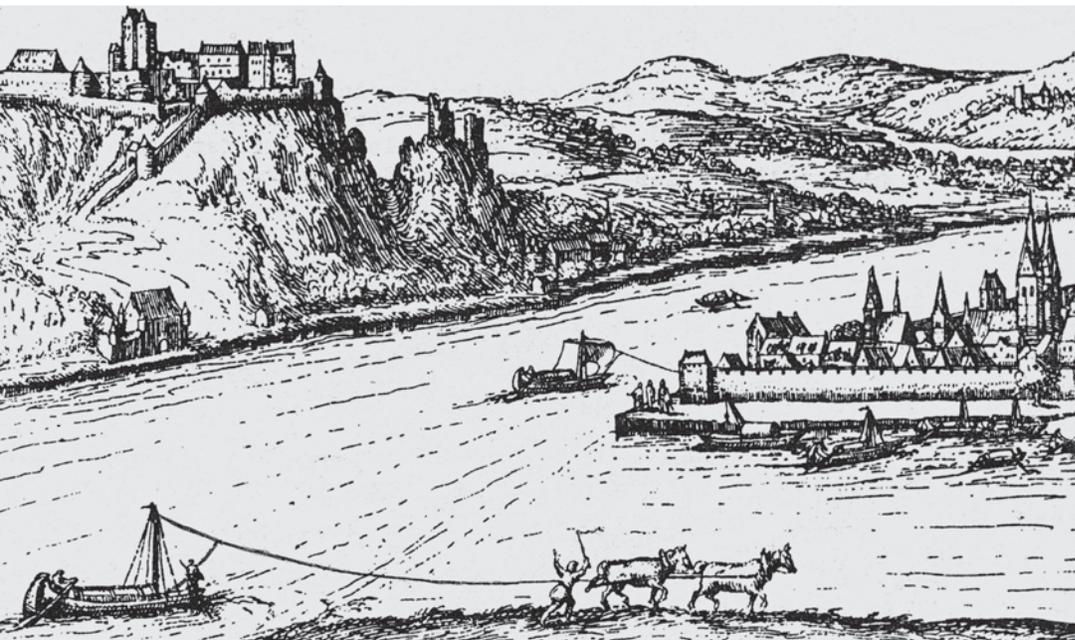
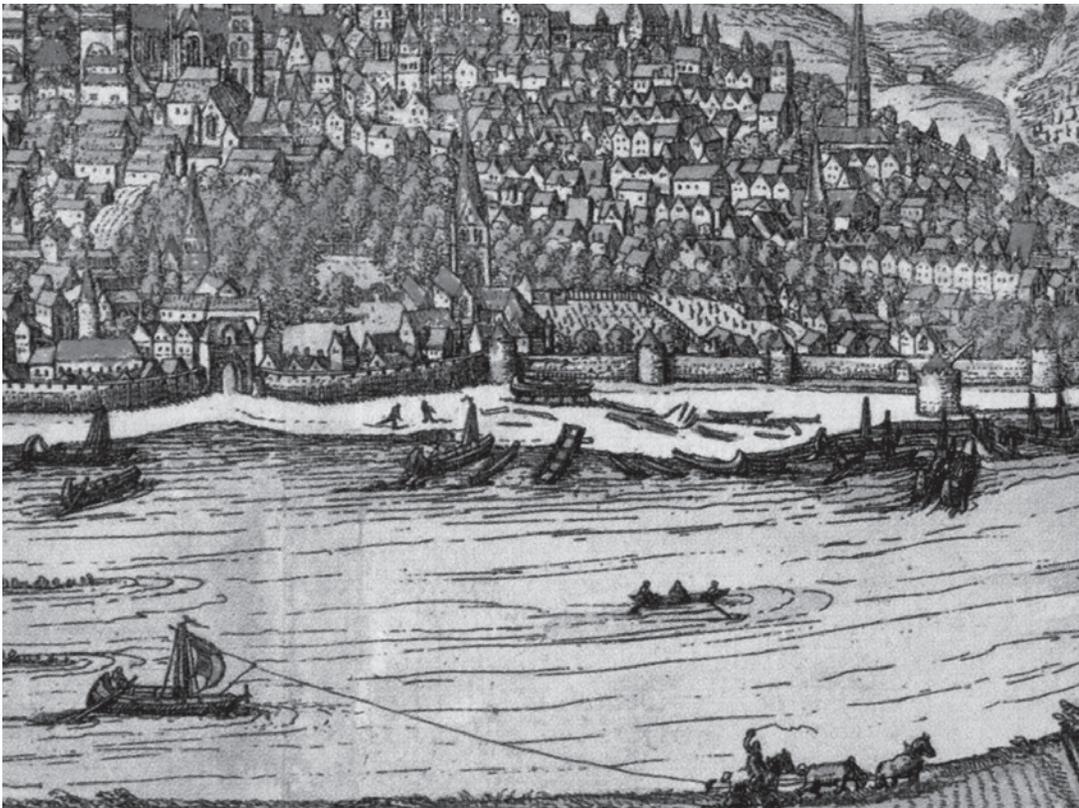


Abb. 4 Koblenzer Pferdetreidelszene mit »Oberländern«, einer davon auch besegelt. Aus einer der ab 1572 erschienenen Auflagen von Braun, Hogenberg u.a.: *Civitates Orbis Terrarum*. Radierung, Ausschnitt. (Marit. Archiv d. Verf.)

Eine derartige Ausnahme bietet freilich auch **Abb. 5**. Und es scheinen<sup>7</sup> sogar zwei »Oberländer« zu sein – ein großer und ein kleiner, bordlängsseits vertäut im »Päckchen« –, die am linken Moselufer vis-à-vis von Deutschlands angeblich ältester Stadt Trier, römischerzeitlich Augusta Treverorum, und seinem Werftgelände vorbei getreidelt werden, mit Segelhilfe ...

Im vorliegenden 3. Teil der Treidel-Aufsatzfolge soll hier (und weiter unten noch einmal) auf die niederländische Trekvaart der »Linienbusse von einst« zurückgekommen werden, obwohl sie in Teil 1<sup>8</sup> bereits vergleichsweise ausführlich behandelt wurde.

Dort war S. 388 die Rede von den Trekschuiten auch als schwimmenden Kommunikationsstätten. Das bezog sich auf die typischen »Trekschuitpraatjes«, also auf die bisweilen auch politisch kontrovers geführten Gespräche unter den Reisenden unter gelegentlicher Beteiligung des Schiffers. Es erstaunt nicht und ist dennoch nicht naheliegend, dergleichen auch für Deutschland belegen zu können. **Abb. 6** ist Kopie des Titelblatts einer Druckschrift von 1596 mit Ansicht eines im Personenverkehr eingesetzten kleinen »Oberländers«, an dem das steuerbords achtern angebrachte Senkruder besonders gut zu erkennen ist.<sup>9</sup> Dem Text zufolge bot das »Marckschiff«<sup>10</sup>, das die bedeutende Frankfurter Wirtschafts-, zumal Handelsmesse über den Main ansteuerte, offenbar gute Gelegenheiten zu kaufmännischem Meinungsaustausch. Zum Säumen geneigte Passagieren werden im Reim unter dem Titelbild gewarnt: Das Marktschiff legt »fahrplanmäßig« um 10 Uhr ab – wer sich verspätet, kann allenfalls versuchen, in einem Nachen hinterherzukommen ...



**Abb. 5** Trierer Pferdetreidelszene mit besegeltm »Oberländer« (und backbords vertäutem kleineren ohne Segel?). Aus einer der ab 1572 erschienenen Auflagen von Braun, Hogenberg u.a.: *Civitates Orbis Terrarum*. Radierung, Ausschnitt. (Marit. Archiv d. Verf.)



Abb. 6 Pferdegetreideltes Main-Marktschiff vom Typ »Oberländer« unterwegs nach Frankfurt zur dortigen Handelsmesse. Titelblatt mit Holzschnitt aus einer von M. Mangold verfassten Druckschrift von 1596. (Nach A. Fimpeler-Philippin: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert. Düsseldorf 2008)

## 17. Jahrhundert: Wenzel Hollar an Main und Rhein

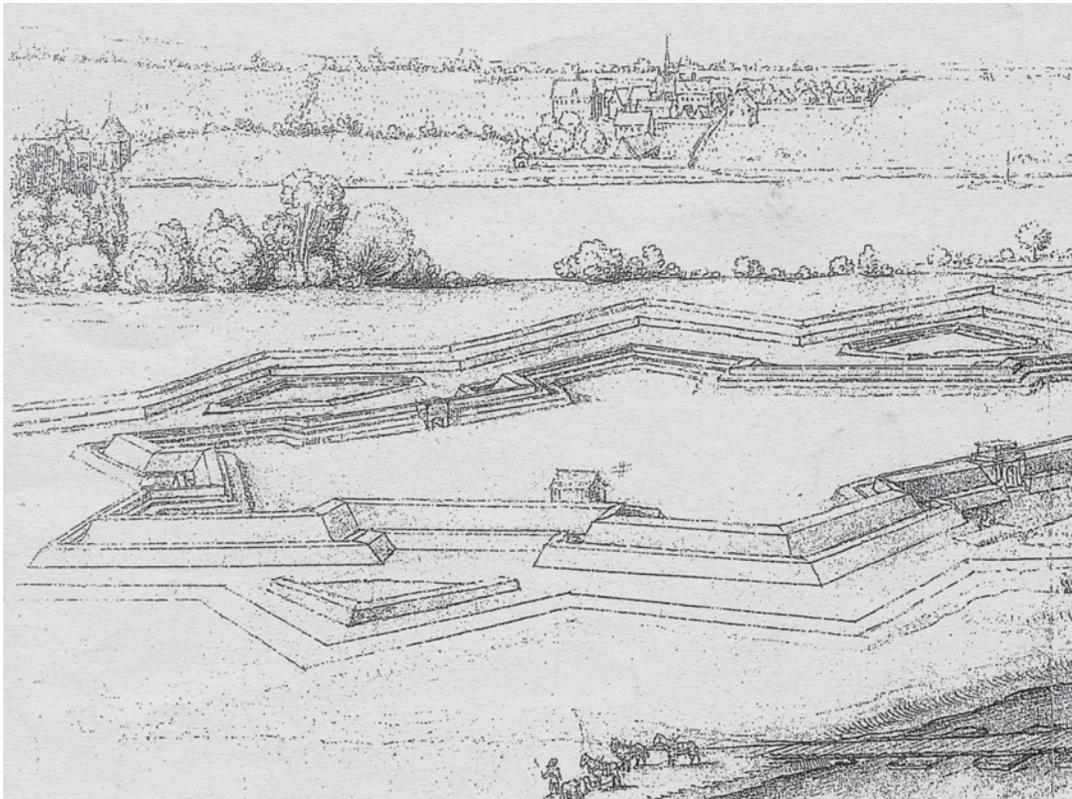
Wenceslaus Hollar (1607–1677), aus Prag früh emigrierter, bald berühmter Zeichner und Radierer, hat – zumal während der späteren Lebensjahre in England – etliche auch große Schiffe seiner Zeit ins Bild gebracht, die viele »shiplover« nach wie vor begeistern. Seine Porträts kleinerer Schiffe aus den Rheinlanden sind weniger bekannt. Er schuf sie vor allem während seiner Lehrzeit bei Matthäus Merian in Frankfurt am Main, bei seinen Aufenthalten in Straßburg und Köln sowie danach als Begleiter des ebenso kunstbeflissenen wie begüterten Politikers Earl of Arundel and Surrey bei dessen diplomatischer rheinischer Schiffsreise. Treidelvorgänge hat Hollar dabei mehrfach zeichnerisch festgehalten, oft wohl als Vorlagen für Radierungen im Druck gedacht. Drei solcher Zeichnungen<sup>11</sup> seien nachfolgend vorgestellt.

Unter ikonografischen Zeugnissen alten Treidelns bekommt man so etwas nicht oft vor Augen: Ganz im Vordergrund von Abb. 7 wird eine Schiffsbrücke eigens »geöffnet«, um ein Flussfahrzeug mit Beiboot hindurchbringen zu können. Der »Oberländer« aus Hollars Zeit ist von jüngerer Bauart als die hier vorher wiedergegebenen; unter anderem ist die achterlich auf Deck befindliche Hütte niedriger, flacher geworden. Das Schiff ist aus dem Rhein beim ehmaligen, nicht eben langlebigen hessischen Kastell Gustavsburg<sup>12</sup> in die Mainmündung eingebogen, um weiter flussaufwärts gezogen zu werden. Hollar hat damals, in den frühen 1630er Jahren, eine querformatige, dreiteilige lange rhein-mainische Landschaftsfederzeichnung mit sehr feinen, dünnen Strichen zu Papier gebracht, die nicht ganz leicht zu reproduzieren ist. Dennoch soll hier angesichts der Besonder- und Seltenheit solch alter Treidelszene auf die Reproduktion eines entsprechenden Bildausschnitts nicht verzichtet werden.

Der oben genannte Earl of Arundel nebst Gefolge fuhr 1636 ab Köln mit gecharterten Schiffen stromaufwärts, wobei man zwischen Bonn und Koblenz am linksrheinischen Remagen – in Abb. 8 als *Reinmagen* bezeichnet – vorbei kam. Laut Signaturdatum Hollars auf der entsprechenden, hier nur teilweise wiedergegebenen Zeichnung geschah dies am 9. Mai 1636. Ob der getreidelte »Oberländer« zeitgenössischen (jüngeren) Zuschnitt ein von Seiner Lordschaft gecharterter war, sei besser offengelassen. Denn ausweislich anderer einschlägiger Zeichnungen reiste der Earl mindestens zeitweise mit einer Mini-Flottille, zu der auch ein Zusatz-Packboot und gar ein Transportschiff für Treidelpferde gehörten.

Drei Tage nach dem Treidelvorgang bei »Reinmagen« hat Hollar einen weiteren vor dem einst markanten Schloss von *Gelderspach* gezeichnet und das Datum wieder bei seiner Signatur vermerkt. Das nunmehrige Kelsterbach liegt am linken unteren Mainufer im Bereich einer größeren Fluss Schleife, an deren jenseitigem Ufer sich der Ort (heute: Frankfurt-) Höchst erstreckt. Die Flusslandschaft dürfte Hollar von früher gekannt haben. Ob dieser »Abstecher« zum unteren Main zwingend in den Rahmen der Arundel'schen Rheinfahrt gehörte, bleibt ungeklärt. Zum in Abb. 9 gezeigten Teil der Flusskrümmung und der sich dort bietenden Treidelszene ergibt sich bei Blickrichtung flussaufwärts indes Interessantes:

Der Main beschreibt hier eine Rechtskurve, fließt also im Bild nach vorn links, und die Fahrrinne verläuft wohl eher am linken Ufer, im Bild rechts, wo auch die Treidelpferde ziehen. Das geschleppte Schiff ist wieder ein »Oberländer« zeitgenössischer Bauweise, diesmal doppelt beflaggt. Um das Wasserfahrzeug leichter vom strandungsgefährlichen flachen rechten Ufer (»Landzunge« im Bild links), vielleicht auch vom linken Steilufer fern- und in der Fahrrinne halten zu können, bediente man sich einer besonderen, ikonografisch selten dargebotenen Technik. Nahe der Fahrrinne ist ein (gegebenenfalls mit Boot zwecks Leinen-Einlagerung erreichbarer) Schwimmkörper im Flussbett verankert, über den die Treidelleine im Bogen geführt wird. Das Schiff folgt diesem Bogen und damit der Fahrrinne. Solche abdriftverhindernden Schwimmkörper wurden als »Buchtnachen«, auch »Leinschlepper« bezeichnet, fanden freilich nicht nur in der Treidel-Flussschiffahrt Verwendung.<sup>13</sup>



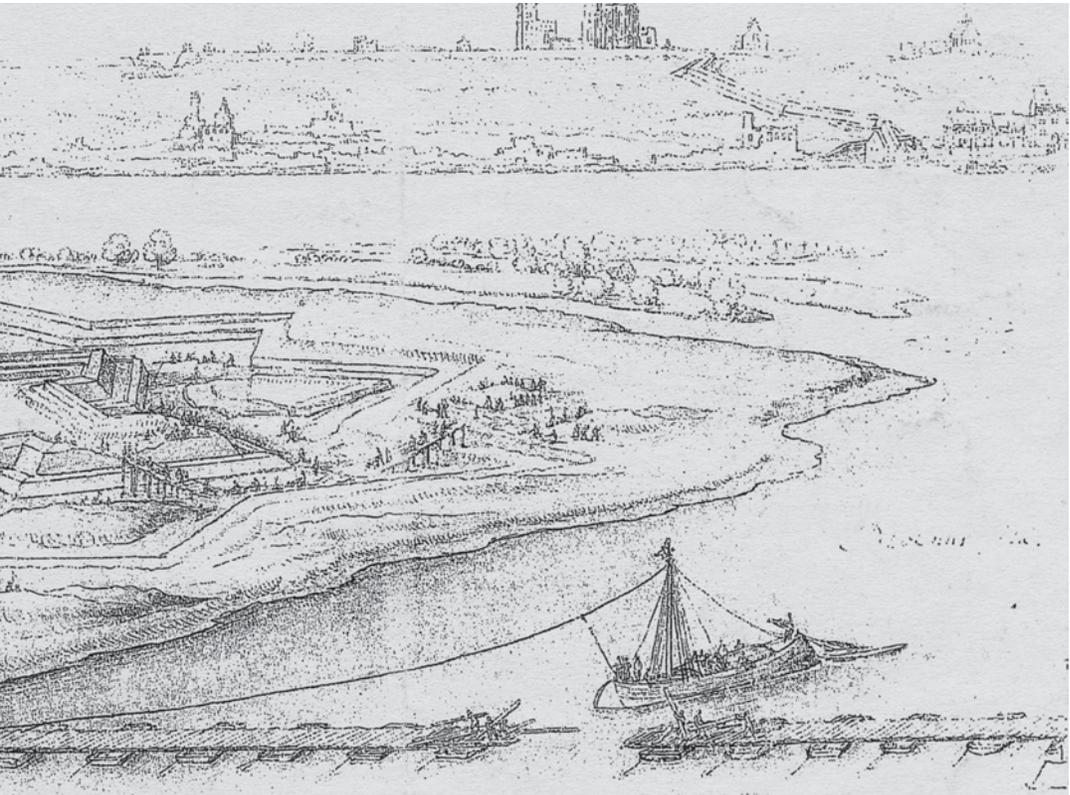


Abb. 7 (oben) Im Vordergrund: Bugsieren eines pferdetreidelten »Oberländers« jüngerer Typs durch eine eigens geöffnete Schiffbrücke im Main kurz vor dessen Mündung in den Rhein. Signierte lavierte, breitformatige Federzeichnung aus halber Vogelperspektive von W. Hollar (1607–1677), wohl aus den frühen 1630er Jahren, Ausschnitt links. (Nationalgalerie Prag, grafische Slg. Nach V. Denkstein: Wenceslaus Hollar. Zeichnungen. Hanau 1979)

Abb. 8 (links) Rheinische Pferdetreidelzene mit »Oberländer« jüngerer Typs vor Reinmagen, heute Remagen. Signierte Federzeichnung von W. Hollar (1607–1677), 1636, Ausschnitt. (Nationalgalerie Prag, grafische Slg. Nach V. Denkstein: Wenceslaus Hollar. Zeichnungen. Hanau 1979)

## 17. Jahrhundert: Berlin und Cölln an der Spree

In Teil 1 der vorliegenden Aufsatzfolge<sup>14</sup> wurde auf die vermutete Vorbildrolle der niederländischen Trekvaart für die deutsche Treckfahrt hingewiesen, wobei auch ein Indiz und Schriftquellen für »Churbrandenburg« und seine Hauptstadt zumindest angesprochen waren. **Abb. 10** hier kann nun etwas mehr bieten. Aber man muss angesichts der grafischen Winzigkeit der Treidelzene schon recht genau hinschauen, weshalb dem für die Gesamtorientierung wichtigen ältesten Berlin/Cölln-Stadtplan eine Ausschnittvergrößerung beigegeben, **Abb. 10** somit zum Zweifachbild wurde. Immerhin geht es ja hier um das alte Treideln in und nahe bei der seit Bismarcks Zeiten deutschen Hauptstadt.

In der Mitte des 17. Jahrhunderts, als die durch die Spree geteilten, doch durch Umfassungsmauern teilverbundenen *beyden Churf: Residentz Stätte Berlin vnd Cölln* kaum erste Bastionen am Spandauer Tor erhalten hatten, erschien von der Hand J.Gr. Memhardts ein entspre-



Abb. 9 Pferdetreidelszene mit »Oberländer« jüngeren Typs in einer Krümmung des unteren Mains vor Gelderspach, heute Kelsterbach, mit Nutzung eines Leinschleppers oder Buchtnachens. Signierte kolorierte Federzeichnung von W. Hollar (1607–1677), 1636, Ausschnitt. (Nationalgalerie Prag, grafische Slg. Nach V. Denkstein: Wenceslaus Hollar. Zeichnungen. Hanau 1979) – Der Schriftzug im Fluss besagt *Moenus Fluvius* = Main.

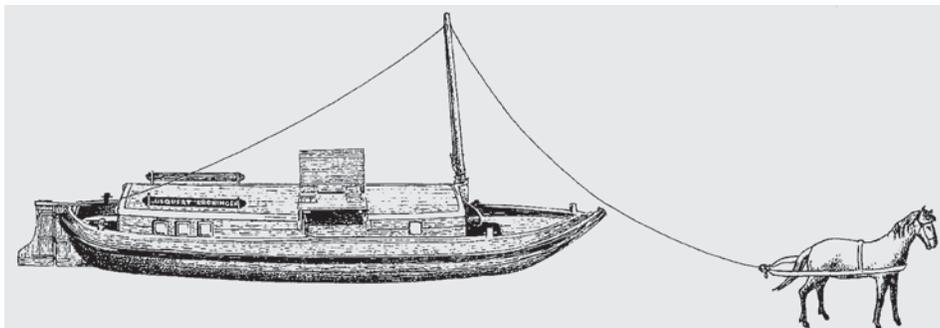
chender Grundriss im Druck. In schräger Vogelperspektive wurde der damalige Kern des modernen Berlin veranschaulicht. Schloss und alter Dom (»Schwarze-Brüder«-, Dominikanerkirche), heutige »Museumsinsel«, damals komplett als Lust- und Küchengarten genutzt, sind ebenso gut zu erkennen wie der außerstädtische Anfang der »Linden«. Südwestlich des Nordendes der jetzigen Museumsinsel, beim gegenwärtigen Bode-Museum, gab es einen *newen* Spreearm, der insgesamt Cölln umfloss und heute vor der Mündung in die eigentliche Spree Kupfergraben heißt. Und eben dort lässt sich als eine Art frühen ikonografischen Beweisstücks eine Berliner Treidelszene finden – nicht sehr detailreich, aber doch eindeutig mit zwei Zugpferden ...

### 17. bis frühes 20. Jahrhundert: Noch etwas zu niederländischen Trekschuiten, Snikken, Jagers, Jaagpaarden und Jaagpaden<sup>15</sup>

Die kleine Zeichnung in Abb. 11 entstammt einem älteren Katalog des Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam und wurde nach einem Schiffsmodell des 19. Jahrhunderts gefertigt. Im Museumskommentar dazu war zutreffend ausgeführt, dass es sich bei dem Modell um eine *Groninger snik met jaagpaard*, eine Groninger Snikke mit Treidelpferd<sup>16</sup> handelt, und dass solche Snikken regional als »trekschuiten« feste Verkehrsverbindungen zwischen Stadt und Land gewährleisteten. So weit, so gut. Nur sehr aufmerksamen Lesern des Kommentars dürfte eine kleine niederländisch-umgangssprachliche Ungenauigkeit aufgefallen sein, die ihre leicht verwirrenden Spuren auch in den deutschen Texten der Teile 1 und 2 vorliegender Aufsatzfolge hinterlassen haben könnte. Ein bisschen Semantik mag da helfen:

Nach niederländischer, nicht nur Schiffer-Redeweise »trekken« ein Schiff eigentlich nur Menschen, während Pferde ein solches »jagen«<sup>17</sup>, sodass »jaagpaard« und »trekschuit« wie auch ähnliche verwandte Begriffe nicht ganz zueinander passen (inzwischen aber selbst in der wissenschaftlichen Fachsprache oft nicht unterschieden werden). In der wortklärenden Übersicht





Groninger snik met jaagpaard – Tekening naar een 19e eeuwse model. Snikken werden in de Groninger kanalen als trekschuiten gebruikt en onderhielden verschillende vaste verbindingen van het platteland naar de stad. Zij speelden in het leven van de dorpelingen een belangrijke rol en komen voor in oude liedjes en prentjes. In Friesland voeren snikken met vrijwel gelijke rompvorm doch zonder opbouw en met een zeiltuig. Deze werden vooral gebruikt voor het vervoer van landbouwprodukten door smalle vaarten.

Abb. 11 »Groninger Snik mit jaagpaard ...«, einfache Zeichnung eines Modells aus dem 19. Jahrhundert mit »offiziell« Begleittext im 1979er Katalog des Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam. (Marit. Archiv d. Verf.)

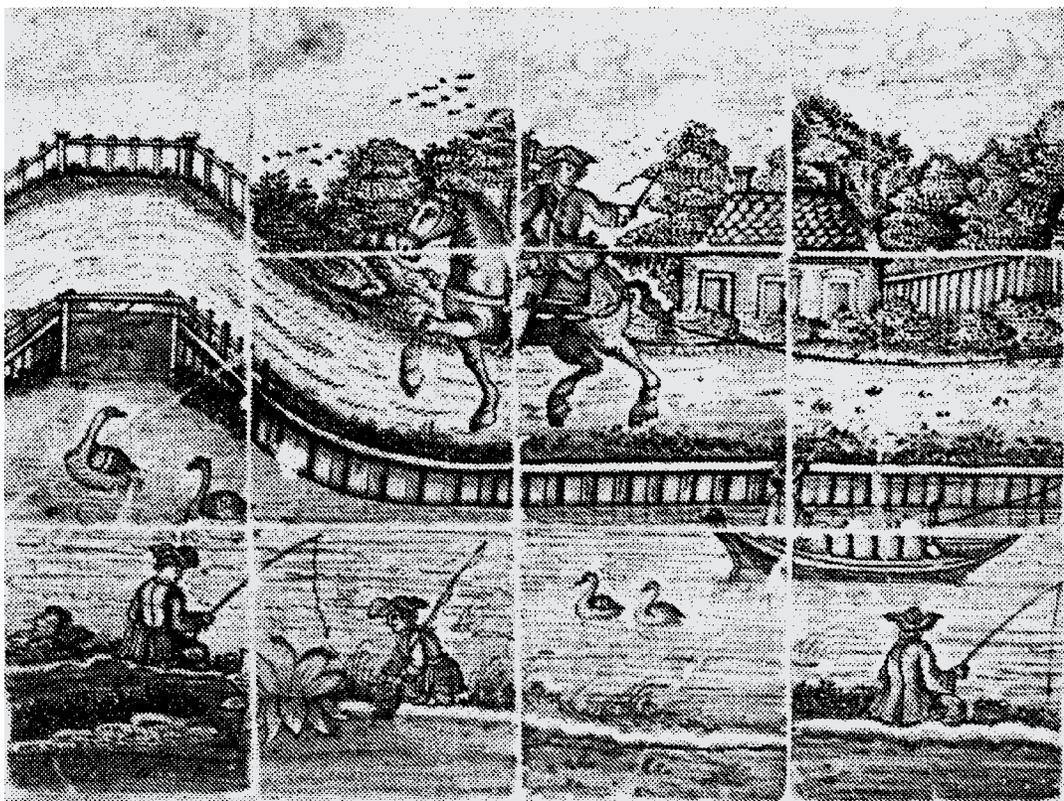


Abb. 12 Niederländische Jaagpaard-/Trekvaartszene, HC-signiert, ebenso idealisierte wie simple blaue Malerei in einem weiß-zinnglasierten Tableau von 8 x 3 Wandfliesen friesisch-Harlinger Produktion aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts. (Nach J. Pluis: Tegelvaart. Friese Schepentableaus. Ausstellungskatalog des Fries Scheepvaart Museum. Sneek 1988)

seiner Groninger Dissertation hat G.J. Schutten erst 2004 wieder darauf hingewiesen.<sup>18</sup> Durch das Verb »treideln« und seine Ableitungen sind wir im Deutschen solcher minimalen Sprachproblematik enthoben ...

Teil 1 vorliegender Aufsatzfolge<sup>19</sup> bot auch das Foto einer niederländischen Wandfliese aus der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts mit simpler Pinselzeichnung alten Pferdetreidelns. Dabei war der Verwunderung Ausdruck gegeben, dass im damals führenden Land nordeuropäischer Fliesenproduktion wie nicht minder der Treckfahrt Treidelvorgänge auf Fliesen selten geblieben sind.<sup>20</sup> Letzterem kann mit Abb. 12 ein wenig abgeholfen werden. Das hier gezeigte große Tableau wurde vom renommierten Fliesenkenner Jan Pluis aufgespürt<sup>21</sup>, stammt aus der 2. Hälfte des genannten Jahrhunderts, hatte seinen Platz in einem Bauernhaus der Groninger »Ommelande« und befindet sich nun in einer niederländischen Privatsammlung unweit davon. Es darf wohl als üppig ausgestattete Rarität eingestuft werden, wenn es auch einige perspektivische Ungereimtheiten aufweist.

### 19. Jahrhundert: Regensburg

Wo sich einst unweit einer Radasbona genannten keltischen Siedlung die Flüsse Donau – zeitweilig römische Reichsgrenze – und Regen vereinigen, bauten die Römer ein Kohorten-, dann

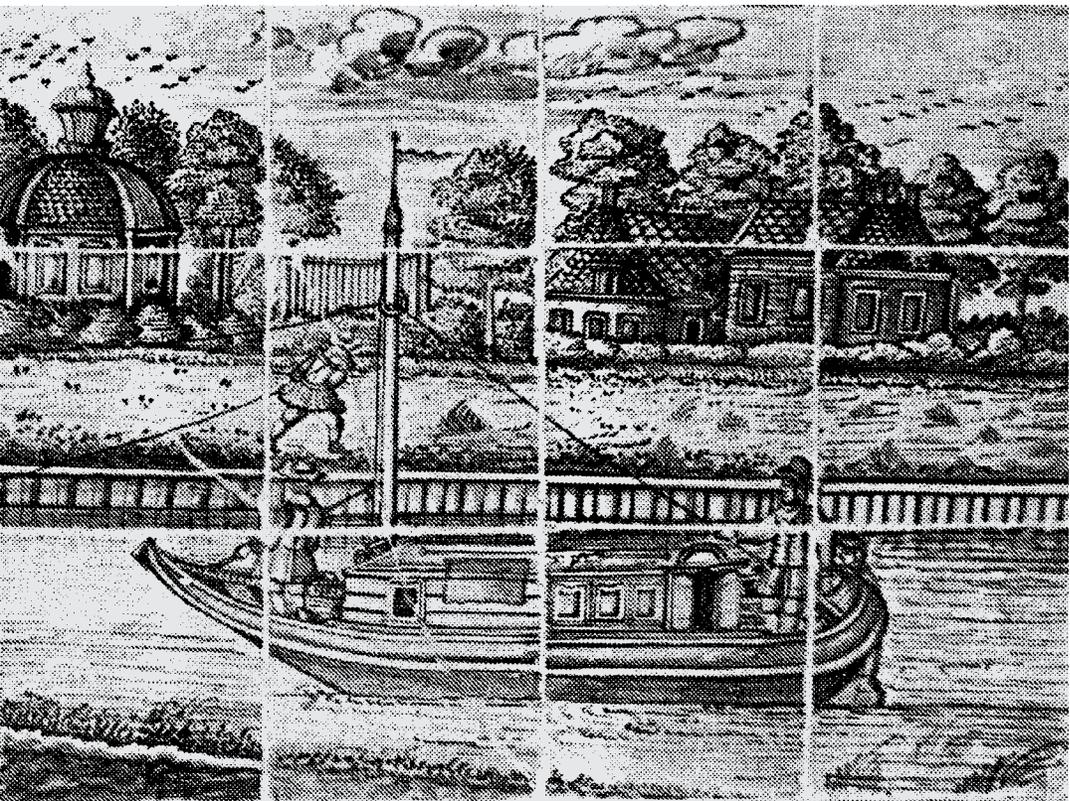




Abb. 13 Treidelszene mit zehn schweren Zugpferden und einem Vorreiter am Nordufer der Donau gegenüber von Regensburg, Mitte der 1820er Jahre. Der Bildausschnitt lässt andere donautypische Binnenschiffe erkennen, nicht aber das getreidelte. Aquarellierte Zeichnung von J. Alt (1789–1872). (Archiv d. Verf. / Repro: Museum der Stadt Regensburg)



Abb. 14 Treidelszene mit vier nebeneinander laufenden schweren Zugpferden nebst Gespannführer in flacher Marsch- oder Moorlandschaft, 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Signiertes Ölgemälde von A.H. Brendel (1827–1895), Ausschnitt. (Deutsches Pferdemuseum, Verden/Aller)

Legionslager zu einem bedeutenden, stark befestigten Militär- und Handelsstützpunkt aus. Den bezeichneten sie nach dem Donauzufluss Reganus als Regina Castra, auch als Reginum; aus diesem Kern erwuchs das heutige Regensburg. Von alters her wurde auf der Donau und ihren Nebenflüssen sehr viel getreidelt, und [Abb. 13](#) mag pars pro toto davon noch für die 20er Jahre des 19. Jahrhunderts ein recht spätes ikonografisches Zeugnis geben. Es entstand vor der donauseitigen Stadtansicht Regensburgs mit seiner bereits im Mittelalter europaweit berühmten »Steinernen Brücke«<sup>22</sup> und ist von einigem künstlerischen Rang.<sup>23</sup>

Im gezeigten Bildausschnitt ist das getreidelte Wasserfahrzeug selbst nicht einmal zu sehen, doch aus der Zahl der zehn schweren Gäule des imposanten Schleppzuges wie der Zahl der Reitknechte und dem Vorreiter lässt sich auf eine beträchtliche Schiffsgröße schließen. Zwischen dem Leinpfad im Vordergrund und der Stadt am anderen Ufer liegt im Strom als langgestreckte Insel der Untere Wöhrd, an dessen dem Betrachter zugewandten Nordufer mehrere Donauschiffe vertäut sind. Jenseits des Wöhrd treibt ein weiteres größeres donautypisches Binnenschiff stromabwärts, gesteuert mittels je eines langen Heck- wie Buglappenruders. Regiert werden beide Ruder von zwei erhöhten Plattformen inmitten des Schiffsrumpfes aus. Eine ähnliche ist auch als Aufbau des kleineren Schiffes erkennbar, welches rechts im Bild vom Seitenarm des Stromes getragen wird. Solch Aufbau-Plattform findet sich sogar auf früheren Schiffen des oberen Inns, der schiffbaulich zwar auch zum Einzugsgebiet der Donau gehört, aber doch weitab fließt.<sup>24</sup> Trotz dieser interessanten Details verzichtet der Verfasser indessen darauf, die dargestellten Schiffe typologisch genauer bestimmen zu wollen. Ob es sich bei ihnen um »Platte«, (Fracht-)»Zille«, (Ulmer) »Schachtel« oder anderes handelt, sollten bessere Kenner der alten Schifffahrt auf der Donau und deren oberen Nebenflüssen beurteilen.<sup>25</sup>

## 19. Jahrhundert: Treidelpferde aus der Malerschule von Barbizon

Teil 1 der hier mit Teil 3 vorliegenden Aufsatzfolge<sup>26</sup> bot auf S. 402f. durch die [Abb. 22](#) und [23](#) impressionistische Treidelpferd-Farbdarstellungen aus den Ateliers renommierter niederländischer Maler der »Haager Schule«. Dass die »Haager« wesentlichen Anregungen der berühmten französischen Malerschule aus Barbizon und der dort gepflegten »Paysage intime« folgten, war nebst Ergänzendem in Teil 1, Anm. 29, S. 420 zu entnehmen. In Teil 3 kann nunmehr mit [Abb. 14](#) eine gemalte Pferdetreidelszene von der Hand eines (übrigens deutschen) Künstlers wiedergegeben werden, welcher anderthalb Jahrzehnte lang in Barbizon lebte und arbeitete.<sup>27</sup> Es handelt sich um Albert Heinrich Brendel, der kunstgeschichtlich vielleicht zu simpel als zwar meisterhafter, aber eben (doch nur) »Tier- und Landschaftsmaler« eingestuft worden ist.

Im Gegensatz zu den in Teil 1 bereits reproduzierten Treidelpferdebildern Mauves und Maris' ist Brendels Gemälde nicht impressionistisch, sondern realistisch. Letzteres zumal bewirkt, dass schifffahrtshistorisch Interessierte zu erkennen vermögen, dass das in einem Land »weiter Horizont« leinengezogene Wasserfahrzeug ein Rund- oder Plattbodenschiff niederländischer Provenienz ist. Und etwas Bemerkenswertes kommt hinzu: Dass zwei Pferde nebeneinander ein gewichtiges Binnenschiff ziehen, ist ikonografisch nicht neu und belegt. Aber vier, wie ein erster Blick auf [Abb. 14](#) suggerieren könnte? Ein zweiter Blick lässt zwei jeweils aneinandergeschlossene Paare schwerer Gäule annehmen und damit die Vermutung zu, dass eines der Paare nur »in Reserve« oder, weil abgearbeitet, erholungshalber nebenher mitläuft, freilich nur dort, wo der Leinpfad dafür breit genug ist. – Ein ungewöhnliches, zudem malerisch großartiges Genre.

## Zum Abschluss

Wie bereits in den früher im DSA erschienenen Teilen der kommentierten Bildauswahl zum Thema Treideln wurden auch vorstehend Ergebnisse nur einer eklektischen »Mosaiksteinsuche« vorgelegt. Ob die kleinen Sucherfolge für eine systematische wissenschaftliche Behandlung des historischen Treideln nützlich sein können, mag sich vielleicht später einmal erweisen. Schon jetzt leben wir in einer Zeit, in der immer weniger Menschen auch nur das Wort »Treideln« kennen, geschweige denn das, was an Vielfältigem einst mit diesem Broterwerb zumeist »kleiner Leute« verbunden war.

### Anmerkungen

- 1 Teil 1 in: DSA 25, 2002 (Festschrift Detlev Ellmers), S. 383–423; Teil 2 in: DSA 26, 2003, S. 43–47 (mit einschlägig ergänzendem Aufsatz von U.J. Wandel: »Dese Treckjaigt is lanck 50 voet«, S. 49–53).
- 2 DSA 25, 2002, S. 385.
- 3 Vgl. ebd., S. 409ff.
- 4 Ebd., S. 386.
- 5 Über den Mauertoren befinden sich vorspringende »Pechnasen«, durch deren untere Öffnungen siedendes Pech, Heißwasser und andere »Kampfstoffe« auf potentielle Angreifer geschüttet werden konnten.
- 6 Wie in der Bildunterschrift zu Abb. 2 und 3 vermerkt, sind beide Abbildungen kopierte Ausschnitte aus Anton Woensams berühmter, mittels neun Druckstöcken gefertigter und 1531 erstmals herausgegebener großer rheinseitiger Stadtansicht von Köln. Sie zeigt viele Binnenschiffe, auch Schiffmühlen, hafentypische Verladeanlagen und mehr (nicht immer völlig geklärt) Interessantes am Rhein. Diese ikonografische Fülle hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum bewogen, mit deren Präsentation wenigstens exemplarisch eine bildliche Teil-Annäherung an die alte deutsche Binnenschifffahrt zu versuchen, wengleich rheinisch eingeschränkt: Eine originalgroße Gesamtkopie von Woensams rheinseitiger Stadtansicht wurde ausgestellt. (Angesichts der häufigen konzeptionellen und baulichen Umgestaltungen, denen das Deutsche Schifffahrtsmuseum Tribut zu zollen hat, lässt sich derzeit jedoch eine ständige Zugänglichkeit zum Objekt kaum garantieren.)
- 7 Von »scheinen« ist oben die Rede, denn das Treideln im »Päckchen« wäre etwas sehr Rares. Zeichnerische Willkür oder solche des Radierers sollen ebenso wenig ausgeschlossen sein wie ein »Oberländer« mit Doppelhütte oder gar -Rumpf.
- 8 DSA 25, 2002, S. 388ff. mit Ergänzung in Teil 2, DSA 26, 2003, S. 44.
- 9 Die am Bug erkennbare, vorkragende Konstruktion findet sich auch auf einigen anderen Bildern von »Oberländern« älteren Typs (vgl. Abb. 2 und 5): Anker- oder Zubehör für Buglappenruder?
- 10 Gemeint ist offenbar ein regelmäßig verkehrendes Marktschiff, wie es z.B. zwischen Mainz und Frankfurt/Main schon im Spätmittelalter urkundlich nachzuweisen ist.
- 11 Zu Hollars Zeichnungen, soweit sie in der grafischen Sammlung der Nationalgalerie Prag verwahrt werden, siehe V. Denkstein: Wenceslaus Hollar. Zeichnungen. Deutsche Ausgabe Hanau 1979. – Generell zum Treideln am unteren Rhein und Nebenflüssen siehe A. Fimpeler-Philippen: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert. Düsseldorf 2008, passim, z.B. S. 151ff. und 321ff.
- 12 Der Name geht auf eine Schanze zurück, die der protestantische Feldherr und Schwedenkönig Gustav II. Adolf im Dreißigjährigen Krieg vor allem zur Sicherung der Mainmündung hatte anlegen lassen. Hollar könnte in seiner Zeichnung einen erst für später vorgesehenen Ausbauzustand der Befestigung vorweggenommen haben.
- 13 Sie wurden auch benutzt, wo es anderweitig galt, Taue über oder an der Wasseroberfläche zu halten, z.B. bei der Verankerung allein von der Strömung von Ufer zu Ufer getriebener Fähren = Gierponten, auch »Fliegende Brücken« genannt, oder schwimmender, in ihrer Funktion strömungsabhängiger Wassermühlen.
- 14 DSA 25, 2002, S. 389.
- 15 Vgl. Teil 1, DSA 25, 2002, S. 388ff.
- 16 Betreffend »Groninger Snikken« siehe ebd., S. 393. Zu »jaagpaard«, »jagen« u.Ä. siehe a.a.O. S. 399ff. und S. 420, Anm. 16.
- 17 Ebd., S. 399ff. und S. 420, Anm. 16.
- 18 G.J. Schutten: Verdwenen Schepen. De kleine houten beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen in de Lage Landen. Zutphen 2004, S. 490 (Stichwort »trekschuit«) und S. 479 (Stichwort »jaagschuit«). – Vorgenanntes Werk enthält übrigens für die niederländische Trekvaart um 1900 wertvolles Foto-Bildmaterial, etwa S. 373 (Zuid-Hollandse trekschuiten), S. 376f. (Friese snikken) und S. 379 (Groningse snik und farrie; vgl. hierzu vorliegende Abb. 11).
- 19 DSA 25, 2002, S. 393 mit Abb. 9, S. 392.
- 20 Denn gerade die niederländischen Fliesen waren dafür bekannt und begehrt, dass und weil sie vielfach das »Genre«, das Volksleben und die Landschaft, »ins Bild« brachten.
- 21 J. Pluis: Tegelvaart. Friese Schepentableaus. Ausstellungskatalog des Fries Scheepvaart Museum. Sneek 1988, S. 28, Abb. 51. – Jan Pluis gehört zu den früheren »Lehrmeistern« des Verfassers, und Letzterer möchte gern die Gelegen-

heit vorstehender Quellenangabe zu einem späten gedruckten Dank nutzen. Ohne Pluis' Hilfe wäre des Verfassers Sammlung originaler Fliesen mit maritimen wie Binnenschiffahrts-Motiven nie so zustande gekommen und fachgerecht beschrieben worden, wie sie längst zum Bestand des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven geworden, indes derzeit Besuchern unzugänglich ist (vgl. dortigen Führer Nr. 6 aus dem Jahr 1976 und andere einschlägige Publikationen anlässlich von Ausstellungen).

22 Erbaut 1135–1146.

23 Der Künstler Jakob Alt stammte aus Frankfurt/Main, wurde vor allem als Aquarellist und Lithograf geschätzt, bevorzugte Landschaften und begründete eine Wiener Malerschule.

24 Siehe Teil 1, DSA 25, 2002, S. 417f. mit Abb. 43.

25 Siehe etwa J. Sarrazin: Die Ulmer Schifffahrt im 19. Jahrhundert. In: DSA 12, 1989, S. 9–22 mit Hinweisen auf Fachliteratur im Anmerkungsteil S. 21f.

26 DSA 25, 2002, S. 383ff.

27 Jahre später war er Direktor der großherzoglichen Kunstschule in Weimar.

## Towing – hauling – tracking ...

### Pre-Mechanical Bank-Bound Ship-Drive by means of Rope-Pull on Rivers, Canals and in Narrow Harbour Entrances: Part 3 of an Annotated Selection of Pictures and Supplement to Parts 1 and 2

#### Summary

“Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ...” was the title of an illustrated contribution to DSA 25, 2002 (published in honour of D. Ellmers), pp. 383ff. The term was defined there, as here, in the sub-title of the article. One year later, in DSA 26, 2003, pp. 43ff, two illustrated supplements to the first contribution were provided. In the present volume 33 of the DSA, the series continues. Part 3 is a further illustrated supplement on the theme of towing, occasioned by the fact that the author has meanwhile come across additional pictorial and other material, from which he has once again compiled an annotated selection.

This time the arduous task of towing by manpower is documented only by a single pictorial example from seventeenth-century China. All of the other illustrations are chronologically ordered testimonies to Central European towing by horsepower in the sixteenth to nineteenth centuries. The large majority of them apply to the Rhine, Mosel, Main, Spree and Danube as well as waterways in Holland. The commentaries once again address the attendant and concurrent circumstances, details including those related to inland vessel typology, special technical aspects of vessel-drive and towing, and in some cases relevant linguistic aspects.

## 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. 3<sup>e</sup> partie d'un choix commenté d'illustrations et extension des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> parties

### Résumé

« Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ... » était déjà le titre d'un article illustré dans le tome *DSA 25*, 2002, p. 383. S'ensuivait d'emblée la définition de ces termes (voir le titre ci-dessus). Un an plus tard, dans le tome *DSA 26*, 2003, p. 43, deux compléments illustrés du premier article furent présentés. Dans le tome actuel, *DSA 33*, apparaît un autre complément illustré sur le thème du halage, l'auteur ayant eu entre-temps l'occasion de passer en revue du matériel iconographique et d'autres informations, dont il a établi un choix commenté.

Cette fois, le pénible halage grâce à la force humaine n'est plus documenté que par un exemple illustré en provenance de la Chine du XVII<sup>e</sup> siècle. Tous les autres sont des exemples chronologiques de halage grâce à la force chevaline de l'Europe centrale datant du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils concernent en majeure partie le Rhin, la Moselle, le Main, la Spree et le Danube, ainsi que les voies d'eau néerlandaises. Les commentaires rappellent une fois encore le cadre et l'époque, abordant également les détails de la typologie des bateaux fluviaux, les particularités liées à la propulsion et au halage, et même en partie les termes linguistiques correspondants.