

► HEINRICH STETTNER

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

Ergänzendes zum gleichnamigen illustrierten Aufsatz in DSA 25, 2002<sup>1</sup>

Als sich der oben genannte Aufsatz bereits im Druck befand, stieß der Verfasser noch auf einiges ihm bis dato unbekannt gebliebenes Bild- und Textmaterial zum Thema Treideln. Weiteres Material erreichte ihn nach Erscheinen des Aufsatzes im Rahmen von Leserzuschriften. Aus den so gewonnenen Informationen seien mithin hier noch zwei textliche und drei bildliche mitgeteilt, welche den ersten Aufsatz (in Anlehnung an dessen primär chronologische Abfolge) ergänzen können:

Im Aufsatz von 2002 wurde S. 384f. kurz und nur generell auf die Schrift- und Bildquellenlage für das Treideln eingegangen, wobei auch einschlägige Bestimmungen in alten Kanal-, Hafen- und Schiffsordnungen genannt waren; Hinweise auf Beispiele aus der Region südliche Ostseeküste fanden sich in Anm. 6. Inzwischen wurde dem Verfasser eine entsprechende Quelle für eine im Aufsatz S. 406f. sogar spezifisch behandelte Treidelstrecke bekannt, und zwar für das ostfriesische Treckfahrtstief zwischen Aurich und Emden. 1845 nämlich wurde die für das Befahren des Kanals geltende, teilweise überholte Ordnung einschließlich des Reglements für die Schiffer aktualisiert. Die detail- und damit historisch aufschlußreiche Neufassung durch die Königlich Hannoversche Landdrostei in Aurich ist im Ostfriesischen Amtsblatt Nr. 13 vom Februar des genannten Jahres verkündet worden (und u.a. im Niedersächsischen Staatsarchiv zu Aurich auch nachzulesen).

Eine südgallorömisch-kaiserzeitliche, plastische Bildquelle zum Treideln wurde auf S. 385 des DSA 25 wiedergegeben und kommentiert. Auch das weit nördlicher gelegene Mündungsgebiet von Rhein, Maas und Schelde in den heutigen Niederlanden und Belgien gehörte damals zum römischen Kaiserreich, wurde zumindest von dort dominiert. Und in eben diesem Delta, am bzw. im alten »Leidsche Rijn« (einstiger; heute von der Nordsee abgeschlossener Rhein-Mündungsarm) unweit von Utrecht, ist 1997 – als etwa 15. Objekt solcher Art – ein römerzeitliches Binnenschiff von beachtlicher Größe und in recht gutem Erhaltungszustand gefunden, indes erst 2003 geborgen worden.<sup>2</sup> Es ist fast 25 m lang und ca. 2,70 m breit, zeigt im Rumpf eine gewisse Verwandtschaft mit späteren rheintypischen, flachbodigen Aken, hat gar eine Art achterlicher Doppelkajüte (mit zweigeteilter Zugangstür) und enthielt eine Reihe unterschiedlicher Artefakte, die auf eine militärische Nutzung deuten könnten. Konserviert wird das Schiff derzeit beim NISA<sup>3</sup> in Lelystad, das mit André van Holk<sup>4</sup> auch den Grabungsleiter stellte.

Was dem Binnenschiff einen möglichen Antrieb durch Trekken unterstellen läßt, ist die Tatsache, daß sich etwa 5 m hinter dem Bug eine Mastspur<sup>5</sup> befindet. Wahrscheinlich war hier ein schlichter Pfahlmast fundiert, aber eben so weit vorn, daß seine Nutzung als Segelmast schwerlich anzunehmen, als Treidelmast aber physikalisch sinnvoll ist. Jedenfalls entspricht dies nicht



Abb. 1 Anonyme Radierung (?): Niederländische »Trekvaart« im 17. Jahrhundert, auch (oben rechts) unter Nutzung von Rollpfählen. Nach E. W. Happel: »Gröste Denkwürdigkeiten ... oder ... Relationes curiosae ...«, Teil 3, Hamburg 1687.

nur der Vermutung van Holks. Daß dort, wo die römzeitlichen Mündungsarme von Rhein, Maas und Schelde flußaufwärts schmaler wurden, auf Treideln gegen den Strom nicht verzichtet werden konnte, liegt ohnehin auf der Hand. Überdies war das Heck des »Römerschiffes« flußabwärts gerichtet, als das Fahrzeug wrack und wohl in Eile verlassen wurde.

Von *Trekschuiten, Jaagpaden und Rolpalen* lautete im ersten Aufsatz S. 388 eine Zwischenüberschrift, die zur traditionsreichen niederländischen Trekvaart primär für Passagiere, aber auch für Post und Güter überleitete. Und S. 398ff. wurde dann über die einst an starken Krümmungen von Wasserlauf, Ufer und Leinpfad innenseitig angebrachten Rolpalen = Rollpfähle und deren Wirkungsweise illustriert berichtet. Die zeitgenössische Abbildung eines Rollpfahles ließ sich leider nicht bieten, nur eine moderne Zeichnung (Abb. 20, S. 401). Dem kann nun abgeholfen werden, und zwar durch eine Kupfergravierung (wohl Radierung) noch des 17. Jahrhunderts aus sogar einem deutschen Quellenwerk.<sup>6</sup> Dort wird in einer Fluß- oder Kanallandschaft freilich »Die Holländische Treck-Schuyt« gezeigt, gleich in mehreren Exemplaren und buchtitelgemäß als große »Denkwürdigkeit« – siehe vorliegende Abb. 1. Wer dabei genauer hinschaut, kann oben rechts einen hohen Rollpfahl entdecken, mit herumgeführter Zugleine. Und wer noch gründlicher hinschaut, kann links dahinter an anderen Wasserlauf-Windungen zwei oder drei weitere Rollpfähle erahnen.

Erheblich jünger ist die hier beigegebene Abb. 2. Mit ihr wird noch einmal das im Aufsatz von 2002 am Schluß (S. 419 mit Anm. 70, S. 422) nur ganz kurz erwähnte Warpen berührt, allerdings in einer ganz besonderen Weise, wie sie dem Verfasser bisher nicht vertraut war. Der Holzstich aus der Zeit um 1880 zeigt einen wohl etwas früheren *Steamer on the Tennessee warped through the »Suck«*. Das Schiff mit den überproportional hohen Aufbauten läßt an die bekannten, größeren Mississippi-Missouri-Dampfer denken, hat aber keinen doppelseitigen Schaufelradantrieb, sondern nur einen (überwiegend an der Gischtbildung links erkennbaren) einfachen achtern. Bei der schwierigen Fahrt durch den offenbar engen und stromschnellenreichen »Suck« kommen

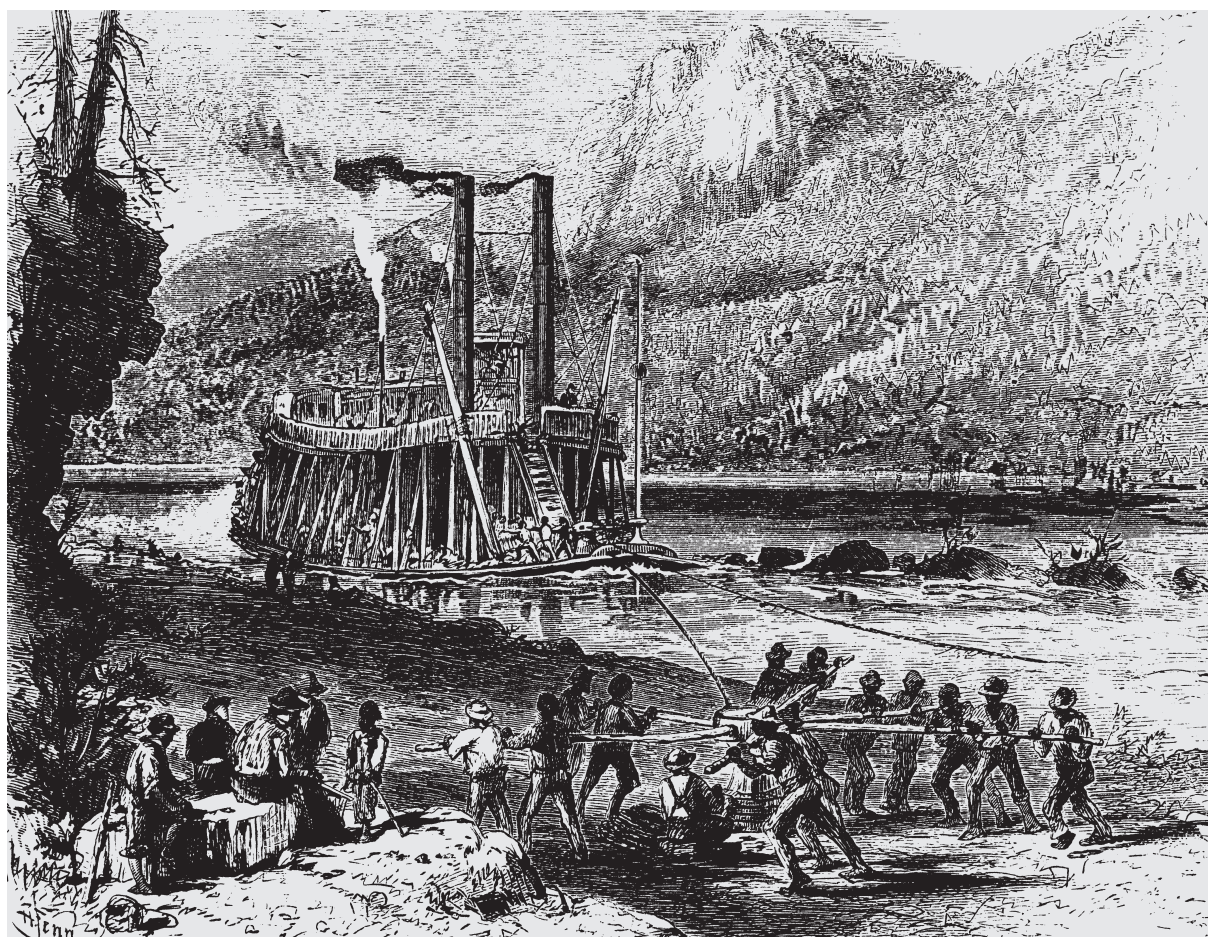


Abb. 2 Sign., indes nicht zu identifizierender Holzstich: Seltene Kombination von Gangspill-Treideln mit Gangspill-Warpen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts auf dem nordamerikanischen Tennessee. Aus einer englischsprachigen, vermutlich allgemeinbildenden Zeitschrift, um 1880.

nun zwei Seilzug-Antriebe hinzu. Eine starke Leine führt vom Bug zu einem großen Gangspill vorn am Ufer, welches von Farbigen mit Spaken gedreht wird, die Leine aufwindet und das Schiff flußaufwärts zieht – eine Art Spill-Treideln also. Ein zusätzlicher Zügeffekt flußaufwärts wird mit einer weiteren, erst über der Fahrrinne sichtbaren, dann unter Wasser fortführenden Leine erzielt. Das obere Ende dieser zweiten Leine ist wahrscheinlich rechts außerhalb des Bildes im Flußbett verankert oder auf einem Ufervorsprung belegt, und zumindest diese letztere Leine wird mittels eines bordeigenen, auf dem Vorschiff postierten Gangspills eingeholt – Warpen sui generis auf einer Binnenwasserstraße also. »Amerika macht(e) es möglich« ...

Von einer noch 1931, also bereits zur Zeit von Bahn, Auto und Flugzeug im niederländischen Groningen ausgestellten Arbeitserlaubnis für einen Scheepsjager = reitender Schiffszieher, Treidler im quasi öffentlichen Dienst war im ersten Aufsatz S. 400f. die Rede. Und auf *Die schwere Arbeit* von menschlichen Schiffsziehern wurde S. 409ff. näher eingegangen. Leider erst danach erinnerte sich der Verfasser eines ihm aus den Niederlanden bekannten Bildes, welches besagte schwere Arbeit für die Jahre um 1930 dort gar fotografisch dokumentieren kann. Bei der





Abb. 3 Nicht näher bestimmtes Foto: Wahrscheinlich privat-familiäres Treideln eines großen Lastkahns durch Frau und Mann auf einem niederländischen Kanal noch um 1930. Nach Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam: »Scheepvaartgeschiedenis«, Ausstellungskatalog, Amsterdam 1979, 18. 12 (l.u.); Foto-Archief Spaarnestad.

Wiedergabe in hiesiger Abb. 3 geht es indes nicht mehr um einen behördlich bestellten Scheepsjager, sondern eher um ein rein privatwirtschaftlich-familiär tätiges Treidelschifferpaar, das sich zu Fuß ebenso redlich wie gleichberechtigt über Gebühr abmüht – im Mitteleuropa des 20. Jahrhunderts, wohlgemerkt.

Anmerkungen:

- 1 Festschrift Detlev Ellmers; S. 383ff.
- 2 T. Toebosch: Romeins varen ... In: NRC Handelsblad vom 17./18.05.2003, »Wetenschap & Onderwijs«, S. 41 (mehrspl. ill. Bericht). Ferner H. J. Zimmer: Gut erhaltenes römisches Schiff westlich von Utrecht ausgegraben. In: Das Logbuch 3, 2003, »Aus Forschung und Museen«, S. 155f. – Gründlichere wissenschaftliche Aussagen zum Thema sind dem Verfasser angesichts der relativ kurzen Zeit seit dem Wrackfund noch nicht bekannt geworden.
- 3 Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie, Untergliederung der für Bodendenkmale/Archäologie zentral zuständigen niederländischen Fachbehörde Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB).
- 4 Zeitweise auch einmal als wissenschaftlicher Mitarbeiter am DSM Bremerhaven tätig gewesen.
- 5 Schiffsbodennahe hölzerne Bettung für den Mastfuß, plaziert über Spant und/oder (soweit vorhanden) auf Kiel-schwein bzw. Kiel.
- 6 Den Hinweis auf diese Buchillustration von 1687 verdankt der Verfasser Herrn Uwe Jens Wandel vom Thüringischen Staatsarchiv Gotha, welcher sie auch in Anm. 2 zu seinem hier S. 49ff. abgedruckten Aufsatz »Dese TreckJaigt ...« nennt und quellenmäßig noch genauer belegt.

## “Towing – hauling – tracking ...” An Addendum

### Summary

The author’s article “Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ...” appearing in DSA 25, 2002 (Ellmers Festschrift), pp. 383ff. is hereby followed up with an addendum presenting several verbal and visual supplements deemed significant to the subject. When preparing the initial contribution, the author did not yet have the respective material and/or knowledge required for the presentation of these additions at his disposal. The addendum discusses and illustrates the following:

- a set of German regional towing regulations of 1845,
- the wreck of an inland vessel of the Roman period, found in the Netherlands, possibly powered by towing,
- a rare German pictorial source on Dutch towing, dated 1687,
- a North American pictorial source of the second half of the nineteenth century, showing the rare combination of capstan towing and capstan warping, and
- a Dutch photograph of ca. 1930, providing evidence of the typically family-run canal towing operation, here the towing of a large inland barge by a man and a woman.

## «Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ...» Un complément

### Résumé

L’article paru sous le même titre dans la compilation DSA 25 de 2002, p. 383, est suivi ici par un complément comprenant différents éléments relatifs au sujet traité, sous forme d’écrits ou iconographie, estimés suffisamment importants pour être publiés. Ces documents n’étaient pas encore disponibles lors de la préparation du premier article, ou alors de façon très fragmentaire. Sont donc présentés et illustrés ici:

- un règlement régional allemand du halage, datant de 1845,
- l’épave d’une embarcation fluviale de l’époque romaine en provenance des Pays-Bas, probablement un bateau de halage,
- une source iconographique allemande rare sur le déplacement par halage aux Pays-Bas, datant de 1687,
- une source iconographique du Nord de l’Amérique, datant de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, concernant la combinaison rare du halage et du déhalage au cabestan,
- une photographie des années 1930 en provenance des Pays-Bas, montrant un homme et une femme halant un grande péniche et prouvant que le halage sur les canaux était encore à l’époque pratiqué en famille.