

Mit Muskelkraft gegen den Strom

Erinnerungen an den Treidelbetrieb auf dem Mittelrhein

Dr. Bruno P. Kremer

Erst seit knapp 200 Jahren verkehren die Schiffe auf dem Rhein auch aus eigener Kraft stromaufwärts. Die dazu notwendige erste und einigermaßen taugliche Dampfmaschine wurde zwar bereits im Jahre 1712 von dem Engländer Thomas Newcomen (1603-1729) konstruiert und wenige Jahrzehnte später von dem in diesem Zusammenhang oft fälschlich als Erfinder zitierten James Watt (1736-1819) kurz vor 1770 um entscheidende Neuerungen verbessert. Zunächst war dieses enorm innovative, weil Kraft erzeugende Gerät aber vor allem im stationären Betrieb in Baumwollspinnereien im Einsatz. Erst ab 1788 konstruierte man in Großbritannien und wenig später auch in den USA deutlich verbesserte Versionen, die per Schaufelradantrieb tatsächlich ein Schiff gegen den Strom fahren ließen – eine folgenreiche Errungenschaft am Beginn des Industriezeitalters, die uns heute kaum noch bedenkenswert erscheint. Ab 1836 setzte sich zudem allmählich die von dem Österreicher Josef Ressel (1793-1857) erfundene und nach dem Propellerprinzip arbeitende Schiffschraube durch, die bis heute den Schiffsantrieb dominiert.

Lange Traditionen

Die Handels- und Personenschifffahrt auf dem Rhein ist indessen wesentlich älter und reicht über mehr als zwei Jahrtausende mindestens bis in die Römerzeit zurück. Die spektakulären Funde römischer Schiffe in Mainz, aber auch am Niederrhein, liefern dazu überzeugende Hinweise. Diese damals meist noch recht kleinen Schiffe wurden entweder gesegelt und/oder gerudert, wobei die letztere Antriebsart wegen der besonderen Strömungsverhältnisse des Rhein (durchschnittlich etwa 1,3 m/s, bei Hochwasser wesentlich mehr) zweifellos besonders mühsam war.

Spätestens im Mittelalter setzte man daher auch am Rhein ein anderes Verfahren ein, um die Schiffe für den Warenverkehr bergwärts zu bewegen: An einem Mast auf dem Vorschiff war ein 10-15 m langes Seil (= Leine) befestigt und wurde am anderen Ende von einem ufernahen Weg (= Leinpfad) aus entweder von einer mehrköpfigen Mannschaft oder von gut bestückten Pferdegespannen gezogen. Diese Transporttechnik hat in unserer Großregion eine besonders lange Tradition. Schon das berühmte, aus dem 3. nachchristlichen Jahrhundert stammende römische Straßendenkmal von Igel bei Trier („Igeler Säule“) zeigt zwei Personen, die am Seil einen mit Ballen beladenen Nachen offensichtlich gegen den Strom der Mosel ziehen. Auch der für die Kulturhistorie der weiteren Rheinlande bedeutsame römische Dichter Ausonius (310-395) erwähnt in seinem aufschlussreichen Gedicht „Mosella“ für die Mosel diese besondere Art der Lastenbewegung auf einem Fließgewässer. Am gesamten Rhein ist die Kenntnis dieses technikgeschichtlich bedeutsamen Transportverfahrens heute kaum noch bekannt.

Das Ziehen der Schiffe gegen den Strom durch menschliche oder tierische Muskelkraft nennt man *treideln* oder *halfen*. Das in der heutigen Umgangssprache kaum noch verwendete Wort *treideln* findet man zwar noch in den etablierten Wörterbüchern der deutschen Sprache (beispielsweise in den Standardwerken Duden und Wahrig), aber die Wortableitung wird hier generell unterschlagen. Erst nach umwegiger Suche gelangt man eventuell zu Worterklärungen, die den Begriff im Umfeld des lateinischen Wortes *trahere* (= ziehen, vgl. *Traktor* = Zugmaschine) sehen und auch auf Querverbindungen zur bedeutungsgleichen englischen Vokabel *to trail* verweisen. Die mit dem Treidelbetrieb befassten Personen nannte man üblicherweise *Halfen* und in unserer Region *Rheinhalfen*. Hier versagen

die gängigen Wörterbücher jedoch vollends. Sie führen diesen Begriff einfach nicht (mehr) auf und bieten erst recht keine brauchbare Wortklärung. Die begriffliche Nähe zum jedoch nach wie vor bekannten Wort *Halfter* (Zaumzeug), das schon im Althochdeutschen so verwendet wurde, liegt allerdings nahe.

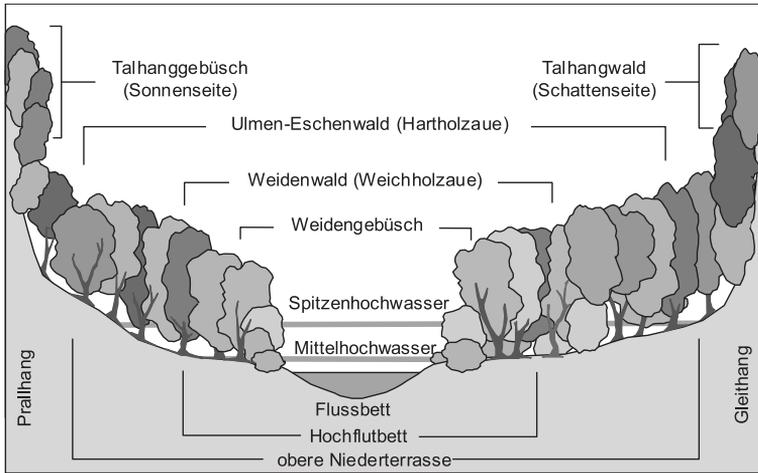
Umgestaltete Aue

Heute gibt es am Unteren Mittelrhein zwischen Andernach und Bonn und damit auch im Rheinuferanteil des Landkreises Ahrweiler zumindest stellenweise recht eindrucksvolle Beispiele vom Aussehen einer von natürlichem Auenwald geprägten Flusslandschaft. In der Naturlandschaft zeigen die Gehölzbestände in den von den gelegentlichen Flusshochwassern beeinflussten Bereichen der Talaue eine charakteristische flussparallele Gürtelung: Auf einen fast immer von Strauchweiden eingenommenen Streifen direkt am offenen Strom folgt die Baumweidenaue mit ihren recht imposanten Baumgehölzen wie Schwarz-Pappel und Silber-Weide. Auf den meist hochwasserfreien Uferpartien wird sie von der Hartholzaue abgelöst. Hier dominieren von Natur aus besonders hochwüchsige und meist imposante Baumarten wie Esche, Stiel-Eiche und Flatter-Ulme.

Üblicherweise fand die bergauf gerichtete Schleppfahrt im Mittelrheingebiet auf dem eigens dafür schon im Mittelalter eingerichteten Leinpfad der linken Rheinseite statt. Nur an wenigen Stellen besteht bis heute auch rechtsrheinisch ein Leinpfadabschnitt, so etwa zwischen Hammerstein und Leutesdorf. Hier fand wegen des je nach Wasserführung im Rhein landseitig schlecht passierbaren Namedyer Werthes (damals Kruppenwerth genannt) – eventuell unterstützt durch gesetzte Segel – oft ein Seitenwechsel statt, in der damaligen Halfersprache Überschlag genannt. Ziemlich schwierig war auch die landseitige Passage der Insel Nonnenwerth. Hier setzte man statt der Treidelpferde kräftige Männer als Leinenzieher ein. Je 6-8 Menschen ersetzten ein Treidelpferd. Der geniale britische Maler William Turner (1775-1851) hat 1817 in einem wunderschönen Aquarell einen Leinenzug mit sechs Männern vor Nonnenwerth mit Drachenfels und Rolandsbogen im Hintergrund festgehalten. Eine kritische Stelle waren ferner die seinerzeit berühmten Unkelsteine, ein damals noch weit in den Fluss hineinragendes Basaltriff. Der Bereich der Ahrmündung scheint kein nennenswertes Hindernis gewesen zu sein. Jedenfalls ist von Überschlägen auf die Linzer Rheinseite nichts bekannt.

*Prächtige
Auenwaldbestände
(Weichholzaue)
bei Bad Breisig –
in der Zeit der
Treidelschiffahrt aus
technischen Gründen
so nicht denkbar*





*Idealstruktur
der Aue in der
Naturlandschaft
am Mittelrhein*

Der Leinpfad musste nach der preußischen Uferordnung 12 rheinische Fuß (= ca. 3,5 m) breit sein. Er verlief aus praktischen Gründen möglichst ufernah und damit exakt im Bereich der während des größten Teils eines Jahres hochwasserfreien Weichholzaue. Für die ungehinderte Verbindung zwischen den Leinenzügen der Halfer und dem zu treidelnden Lastkahn musste sie regelmäßig abgeholzt werden. Ein intaktes Landschaftsbild der ursprünglichen Flussaue hätte man so speziell auf der linken Rheinseite schon in nachmittelalterlicher Zeit nicht mehr erleben können. Der heute noch vorhandene und schon seit Jahrzehnten zum

Rad- bzw. Wanderweg umfunktionierte und ausgebaute Leinpfad erstreckt sich von Basel bis in die Niederlande und ist der längste Treidelpfad weltweit.



So sieht heute die flussseitige Flanke des Auwaldes im Bereich des Naturschutzgebietes Ahrmündung aus.



Der frühere Leinpfad ist heute ein gerne genutzter und vielfach beidseits gehölzgesäumter Rad- und Wanderweg am Rheinufer.

Authentische Darstellungen

Die Treidelarbeit war für Mensch und Tier mit Sicherheit äußerst mühsam, auch wenn Joseph Gregor Lang (1755-1834), katholischer Geistlicher und Lehrer in Koblenz, sie in seiner 1790 zweibändig erschienenen „Reise auf dem Rhein“ (nach zeitgenössischem Urteil die „erste genießbare Rheinreise“) geradezu romantisch-naiv verklärte: „Schön war es, große belastete Schiffe ... die fröhlichen Ufer zu Berge vorbei streichen zu sehen. Die schnaubenden Pferde, angespornt durch das heisere Geschrei der Halften und das unaufhörliche Schwingen der schnalzenden Peitschen, krochen den kiesigen und glitschigen Leinpfad hinan ... ein Gemälde, das Aug' und Ohr belebte“.

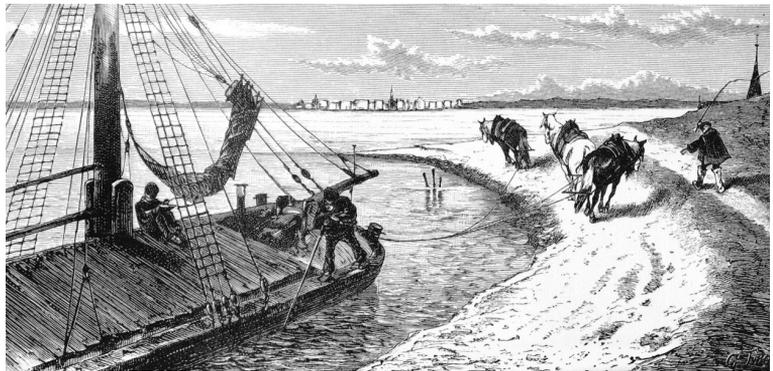
Tatsächlich war der Einsatz der Pferde aus heutiger Sicht mit Sicherheit eine erbarmungswürdige Quälerei. Die Treidelpferde mussten das möglichst uferparallel in genügend tiefem Fahrwasser gesteuerte Lastschiff jeweils schief-diagonal gegen die Strömung ziehen, was eine ständige stark asymmetrische Belastung ihres Bewegungsapparates bedeutete. Die meisten Treidelpferde litten daher nach einiger Zeit an krankhaften Veränderungen ihrer Hüft- und Schultergelenke oder hatten üble Hautverletzungen durch schlecht sitzende, scheuernde Geschirre beziehungsweise Peitschenhiebe. Schließlich darf man sich auch nicht vorstellen, dass der Treidelbetrieb immer völlig glatt ablief. Mitunter ließ der Steuermann das Treidelschiff durch Unachtsamkeit oder Manövrierfehler zu sehr in die Strömung geraten. Dann wurden die Pferde in den Rhein gerissen und

ertranken, wenn es der an Land gehende oder reitende Halfe nicht mehr schaffte, die Leine rechtzeitig zu kappen. Sollte ein Treidelschiff dagegen einmal auf Grund laufen, musste man die Ladung mühsam auf ein Beiboot umladen, bis der Lastkahn wieder genügend Wasser unter dem Kiel hatte und freikam.

Zudem stellten sich bei den Treidelpferden häufig Augenschäden bis hin zur Erblindung ein, weil die Tiere insbesondere bei Sonnenwetter stundenlang der vom Fluss reflektierten starken Strahlung ausgesetzt waren. Zum Schutz erhielten sie – was aber nicht belegbar ist – an ihren Halftern eine Schatten werfende Scheuklappe, weswegen man die rechte Rheinseite in unserer Region bis heute die „schäl Sick“ nennt. Diese Deutung ist jedoch umstritten. Eine alternative Erklärung verlagert die Begriffsentstehung gar in die Spätantike, als auf dem linken Rheinufer bereits christliche Gemeinden existierten, auf dem rechten dagegen die nach wie vor heidnischen und deswegen „schäl“ angesehenen Germanen siedelten.

Vor dem Hintergrund des anstrengenden bis qualvollen Treidelbetriebs erscheint es mehr als angebracht, dass man den geschundenen Treidelpferden eine Station des Remagener Skulpturenufers widmete: In Remagen-Kripp findet sich am historischen Leinpfad eine von Johannes Brus 2008 geschaffene Darstellung von zwei anmutigen Bronzepferden auf einem (nicht ganz so geglückten) Betonschiff. Der Bug dieses Schiffes weist stromaufwärts. Zwar hat man ausgeruhte Pferde zum Auswechseln an manchen Stationen tatsächlich mitgetreidelt,

Diese Darstellung aus dem erstmals 1875 erschienenen Monumentalwerk Rhein-fahrt verdeutlicht die unglaubliche Plackerei des Treidelbetriebs auf dem Rhein.





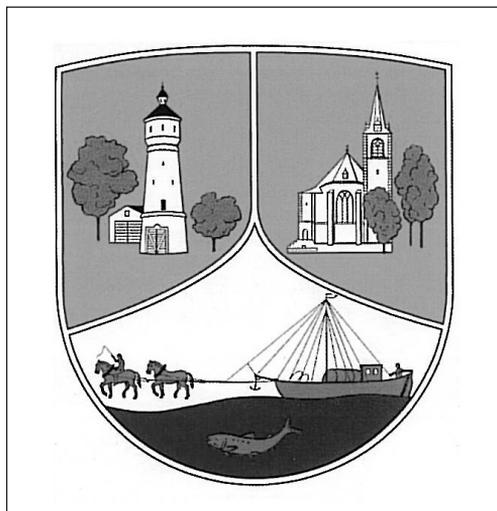
Die 2008 von Johannes Brus geschaffene und am Leinpfade des Kripper Rheinufers aufgestellte Skulptur setzt den geschundenen Treidelpferden ein Denkmal.

aber im Allgemeinen wurden sie bei Leerfahrten an Bord zum Einsatzort (meist Köln) zurückgeführt. Insofern müsste der Schiffsbug stromabwärts zeigen. Der Künstler legt seinem Werk aber eine deutlich abweichende Deutung zu Grunde. Er kehrt mit seiner Skulptur nämlich die tatsächlichen Arbeitsverhältnisse um: Seine Pferde stehen völlig entspannt auf einem stromaufwärts gerichteten Lastkahn und können nun, von jeglicher Zuglast befreit, eine Schifffahrt auf dem Rhein erleben. Die in Remagen-Kripp aufgestellte Skulptur ist am gesamten Rhein das einzige Monument, welches die lange Geschichte der Treidelschifffahrt thematisch aufgreift.

Der böhmische, vom berühmten Matthäus Merian in Frankfurt ausgebildete Zeichner Wenzel Hollar (1607-1677) hat den Treidelbetrieb in seinem bekannten Werk „Reisebilder vom Rhein“ eindrucksvoll dargestellt. Auch weitere zeitgenössische Abbildungen zeigen Gespanne von meist zwei bis sechs Pferden. Die jeweils benötigte Anzahl richtete sich nach der Masse der zu befördernden Ladung: Zwei Pferde (oder 10 Halfen) konnten etwa 10 t Last stromauf

bewegen. Für besonders schwere Lastkähne mit bis zu 100 t Zuladung waren dagegen mindestens 10 oder 12 Pferde erforderlich. Der Schleppbetrieb auf der knapp 190 km langen Strecke zwischen Köln und Mainz dauerte etwa 6 bis 8 Tage. Das entspricht immerhin einer Tagesstrecke von rund 20 bis 25 km. Die Distanz Bonn (Stromkilometer 655) bis Remagen-Kripp (Stromkilometer 630) entsprach somit einer durchschnittlichen beziehungsweise je nach Zuladung des Lastkahns auch maximalen Tagesetappe. Aus dem Jahre 1779 liegen hierzu genauere Zahlen vor: Damals waren zwischen Köln und Mainz etwas mehr als 600 Schiffe und knapp 3000 Treidelpferde im Einsatz. Die mit etwa 2 t Nutzlast beladenen Schiffe wurden meist mit einem Halfergespann aus je 6 bis 10 Pferden stromaufwärts gezogen.

(Remagen-)Kripp war in der Zeit der Treidelschifffahrt ein äußerst wichtiger Stützpunkt. Der Ortsname ist gewiss darauf zurückzuführen, dass hier schon früh eine Futterstelle (Futterkrippe) zwischen den Treidelstationen Bonn und Andernach eingerichtet war. Ein für den Treidel- und Pferdewechselbetrieb des 19. Jahrhunderts und somit für die vergleichsweise junge Ortshistorie bedeutsames Gebäude existierte bis 2014 noch an der Ecke Quellenstraße/



Der Remagener Ortsteil Kripp führt einen Treidelzug in seinem Wappen.

Rheinallee, wengleich in einem baulich erbarungswürdigen Zustand. Es wurde inzwischen abgerissen. Der Remagener Ortsbezirk Kripp führt in seinem Ortswappen die Darstellung eines Treidelzuges und erinnert damit an diese für den Ort einst wichtige Einnahmequelle.

Das jähe Ende des Treidelbetriebs

Nachdem erstmals die Briten die von ihrem Landsmann James Watt 1782 konstruktiv verbesserte Dampfmaschine auch im Schiffsbau einsetzten, befuhren sie mit dampfbetriebenen Schiffen neben einigen anderen Flüssen vor allem den Rhein. Schon 1817 erschien ein berühmt gewordenes Dampfboot auf dem Rhein. Es war die von James Watt jr. konstruierte „Caldonia“, die von zwei Maschinen zu je 25 PS angetrieben wurde und damals immerhin bis Koblenz verkehrte. Auf Anregung geschäftlich interessierter Persönlichkeiten unternahm im Oktober 1824 der niederländische Dampfer „De Zeeuw“, ein 35 m langes Schiff, eine abenteuerliche Erkundungsfahrt gar bis Mainz. Das war tatsächlich der endgültige Durchbruch. Bereits wenig später, nämlich ab 1827, verkehrte das Dampfboot „Concordia“ der „Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ regelmäßig zwischen Köln und Mainz als so genannte „Wasserdiligence“. Eine Diligence war im damaligen Sprachgebrauch der vornehmen Gesellschaftskreise eine auf den unterdessen relativ gut ausgebauten Fernstraßen verkehrende Reisekutsche, die günstigenfalls immerhin bis zu 100 km Tagesdistanz bewältigen konnte. Schon bald gab es Konkurrenz aus Düsseldorf: Hier erhielt die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ im Herbst 1836 ihre Konzession. Beide Gesellschaften schlossen sich angesichts der gleichen Interessenlage im Jahre 1853 zur „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrtsgesellschaft“ zusammen, die heute noch unter dem Firmennamen Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG besteht. Für die weitere Entwicklung des romantischen Rheintourismus hatten die nunmehr immer zahlreicher verkehrenden Dampfschiffe zweifellos eine beachtliche Bedeutung, blieben aber letztlich auch für den Warenverkehr auf dem Strom nicht folgenlos. Hatte der Treidelbetrieb

auf dem Rhein bisher eine Monopolstellung, die viele Familien in den Rheinorten ernährte, fürchteten die betroffenen Rheinhälften mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt verständlicherweise um ihre Existenz. Standen am Anfang noch Ängste, Ärger und Verdruss, machte sich seit etwa 1830 wachsende Verzweiflung breit und mündete schließlich in heftige Feindseligkeiten gegen die Dampfschiffer ein. Lukrative Transportaufträge gingen verloren, zumal die im Ruhrgebiet agierenden Unternehmer Haniel und Stinnes seit 1841 die in ihren Zechen geförderte Steinkohle mit starken Schleppdampfern auf antriebslosen Frachtkähnen transportieren ließen – ein Bild, das den Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein noch bis in die 1970er Jahre prägte. Eine klaglose Einsicht in solche offenbar unaufhaltsamen strukturellen Veränderungen konnte man den betroffenen Rheinhälften sicherlich nicht abverlangen. Im April 1848 eskalierte die Situation. In Kripp und später übergreifend auf Weißenthurm, Wesseling und einige andere Rheinorte begann eine ungefähr dreiwöchige Schießerei auf die verhassten Dampfschiffe. Diese schützten ihre Fahrstände durch zusätzliche Armierungen mit Stahlplatten. Eine Nachbildung der damals in Kripp eingesetzten Kanone (Böllerdenkmal des Kripper Bürger- und Heimatvereins) ist seit 1995 am Rheinufer in bezeichnender Nachbarschaft zum Denkmal der Treidelpferde ebenfalls zu sehen. Nur durch militärisches Eingreifen berittener Einheiten aus Bonn konnte die Gewaltaktion schließlich beendet werden. Die verständlicherweise völlig frustrierten Kripper Rheinhälften fanden schließlich in anderen Gewerbebereichen ihr Auskommen, unter anderem in der örtlichen Ziegelei oder zunehmend auch als Landwirte.

Literatur:

- Hommen, C. B.: Das Breisiger Ländchen. Geschichte und Geschichten aus 2000 Jahren. Köln 1985
- Kremer, B. P.: Der Rhein. Von den Alpen bis zur Nordsee. 2. Aufl., Duisburg 2014
- Sauerbrei, W.: Treideln am Mittelrhein. In: Löber, U. (Hrsg.): 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Koblenz 1991
- Schmitt, K.: Das Dampfschiff kommt auf den Rhein. In: In: Löber, U. (Hrsg.): 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Koblenz 1991
- Stieler, K., Wachenhusen, H., Hackländer, F. W.: Rheinfahrt. Von den Quellen des Rheins bis zum Meere. Hannover 1875
- Weber, H.: Allerlei über die Treidelei. Beiträge zur Rheinkunde 39, 23-31 (1987)
- Weis, W., Funk, H.: Bewaffneter Aufstand der Rheinhälften anno 1848. www.kreis.aw-online.de/kvarjVT/hjb2001/hjab2001.34htm