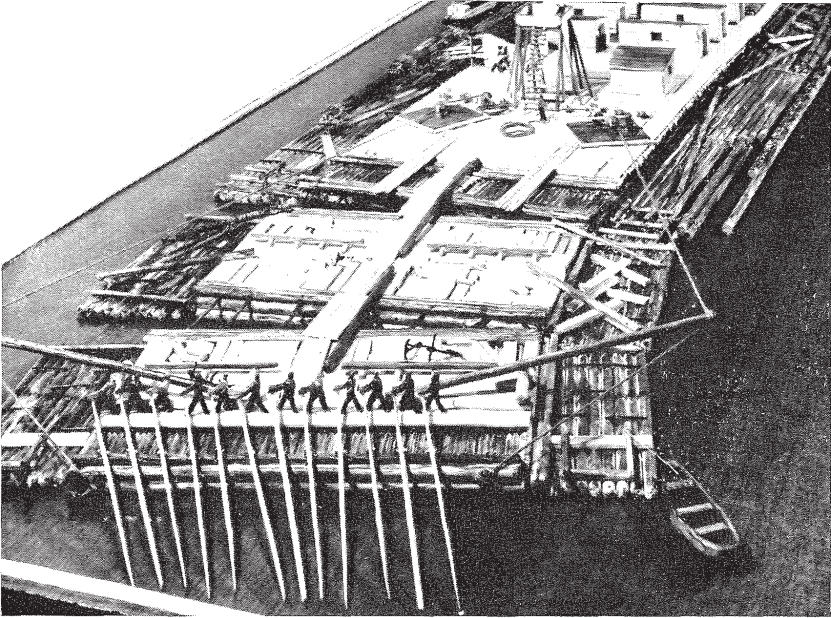


# Holländer-Flöße auf dem Rhein

von Martin Eckoldt

Im Rhein-Museum steht seit kurzem das Modell eines Holländer-Floßes (Abb.); dies mag Anlaß geben, sich ein wenig mit der Flößerei, dieser uralten, nun schon fast sagenhaft gewordenen Art des Holztransportes zu beschäftigen. Wer das Modell gesehen hat, soll hier nähere Erläuterungen finden, und wer es noch nicht kennt, den wird das zu Berichtende vielleicht anregen, es bei nächster Gelegenheit eingehend zu betrachten.



Modell eines Holländerfloßes um 1780 im Rhein-Museum, erbaut von Karl Marquardt, Oldenburg.

Foto Gauls, Koblenz

Ältere Leute erinnern sich noch gern der Flöße, die in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts den Rhein hinab schwammen, aus Hunderten von Baumstämmen zusammengebunden und von einem kleinen Schlepper gezogen. Die Schiffbrücke in Koblenz mußte statt der üblichen zwei vier Joche ausfahren, um das Ungetüm hindurchzulassen; waren doch von Mannheim bis Koblenz Flöße von 63 m, unterhalb von Koblenz sogar 72 m Breite zugelassen!

Das Modell im Rhein-Museum führt freilich in die viel ältere Zeit um 1780 zurück, in der es noch keine Dampfschiffe, geschweige denn Dieselschlepper gab. Die riesige Holzmasse, die mit bis zu 300 m Länge und 50 m Breite weit länger und breiter als unsere großen Schubverbände war, mußte daher mit Menschenkraft um die vielen scharfen Krümmungen des Stroms herumgeführt werden. Das ungefüge Floß durfte noch weniger als ein Schiff am Ufer oder an Sand- oder Felsbänken anstoßen, weil es ja kein starres Gebilde war und leicht auseinanderbrechen konnte. An den Schmalseiten vorn und hinten standen Ruderknechte in langer Reihe, die nach Kommando

der auf hohen Steuerstühlen sitzenden Steuermänner das Floß in die erforderliche Richtung lenkten, und zwar standen an jedem der 16–20 „Streichen“ (Ruder), die 14 m lang waren, 7 Ruderer (das Modell zeigt je Streichen nur einen). Außerdem war ein Teil des Floßes in ganzer Breite als Steuer eingerichtet; zwei oder drei kurze Floßstücke, die sogenannten Kniee, konnten mit Hilfe von Winden („Kapständer“), Seilen und großen Bäumen schräg zur Achse des Haupt- oder Steifstücks gestellt werden. So half diese „Schlenkerung“, ohne Anstoß durch scharfe Krümmungen zu kommen. Dies nicht genug, standen 16 bis 20 Ankernachen, je mit 7 Mann besetzt, ständig bereit, in scharfen Krümmungen Anker\*) quer zur Fahrtrichtung an der Innenseite („am Ort“) auszubringen, so daß das Floß, von der Strömung herumgedreht, nicht an der Außenseite („am Hamm“) auffahren konnte (3).

Rechts und links hatten die Flöße „Anhänge“, die nur wenig tief eintauchten und vor allem dazu dienten, das Floß beim Anlegen in nötiger Entfernung vom Ufer zu halten und so ein Anstoßen zu verhüten. Das Hauptfloß hatte etwa 2 m Tiefgang. Das Steuern eines solchen Riesenfloßes war eine Kunst, die sich in wenigen Familien als Tradition fortpflanzte. Trotzdem geschah es ab und zu, daß ein Floß scheiterte, besonders bei Niedrigwasser durch Anstoßen an einem der damals noch zahlreichen Riffe der Gebirgsstrecke. Oft mußten Flöße wegen zu niedriger Wasserstände liegen bleiben und überwintern.

Einzelheiten über Einrichtung und Mannschaft erfährt man aus der Beschreibung, die H. Hermann, der erste Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, von ihr gab (1):



Floß nach einem Stich um 1790. Sammlung Rhein-Museum, Geschenk Dr. Michels, Niedermendig.  
Foto Gauls, Koblenz

\*) Ein Floßanker ist im Rhein-Museum ausgestellt.

„Eine beinahe vollständige Wohnung für den Flößer, mit Gängen, Saal, Wohn- und Schlafzimmern, Speisesaal, Comptoir, Bedientenzimmer etc., Bettstellen für die Küchenjungen und Brodschneider, Küche, Bäckerei, Kammer des Oberkoch, oder Küchenaufseher, Waschhaus, Wohnung der Wäscherin, Werkstätte für Kiefer, Schreiner und Zimmerleute, Magazine für die Lebensmittel der Flößer, Geflügelbehälter, Commodität, Wohnung des Steuermanns, Schlafstellen für die Ankerknechte und ihre Lehrlinge, Weißbrodmagazin, Wohnung des Magazinaufseher, Magazin für Schwarzbrot, Mehl, Grützen, Hirsen, Buchwaitzen, Linsen, Bohnen, gesalzenes Fleisch, Speck, Käb etc.; 6 Hütten für die Ruderknechte, wovon jede Hütte 50 Mann aufnehmen kann. Viehställe für die nöthige Provision an Fleisch für die Mannschaft, Schlachthaus, Wohnung der Fleischhacker und der Köche; eine Hütte für die 7 Mann am Kapständer. . . Im Allgemeinen bemerkt man nur noch, daß ein solches große Floß an 20–40 und mehr Anker führt, die Mannschaft sich gewöhnlich auf 500 Köpfe beläuft, und man für eine Reise nach Dordt 40 à 50 000 Pf. Brod, 12 à 20 000 Pf. Fleisch, 10 à 15 000 Pf. Käse, 10 à 15 Zentner Butter, 8 à 10 Zentner gesalzenes, 60 à 80 Zentner trocknes Gemüß, 5 à 600 Ohm Bier etc. braucht.“

Die Mannschaft setzte sich aus einem kleineren Flößerstamm und einer großen Menge wandernder Handwerker und Auswanderer zusammen, die eigentlich Vorderleute hießen, meist aber Tiroler, nach den Befreiungskriegen Kosaken genannt wurden (3). Das Mitfahren als Hilfskraft war für sie eine billige Reisemöglichkeit. Gelegentlich fuhren auch wohlhabendere Reisende mit; so tat es Mark Twain 1878 auf dem Neckar von Heilbronn bis Heidelberg. Aus seiner höchst amüsanten Beschreibung (6) leuchtet bei aller grotesken Übertreibung des Humoristen immer die genaue Beobachtung des Details hervor.

Den Flößen fuhr ein Wahrschauer in einem Nachen um etwa eine Stunde voraus; er forderte durch Signale die Schiffe auf, Platz zu machen – dem Anprall einer so riesigen Holzmasse konnte nichts widerstehen – und sorgte für das Öffnen der Schiffsbrücken.

Während die Flöße in den letzten Jahrzehnten überwiegend aus Fichtenstämmen bestanden, rechnete man in jener Blütezeit der Flößerei mit  $\frac{2}{3}$  Eichenholz und  $\frac{1}{3}$  Tannen; ja das Weichholz war eigentlich mehr dazu eingebaut, das begehrte kostbare Hartholz zum Schwimmen zu bringen, als um verkauft zu werden. Neben mehreren Lagen von Baumstämmen, die die Grundlage bildeten, enthielt daß Floß auch viel geschnittenes Holz.

Den Weg vom Wald bis zum Zusammenbinden der großen Rheinflöße legten die Stämme in Form kleinerer Flöße zurück. Das Schwarzwaldholz wurde auf der Kinzig und der Murg, von der Ostseite des Gebirges auf der Glatt oder der Nagold und Enz zum Neckar und zum Rhein gefloßt. Natürlich waren die Oberläufe dieser Bäche an sich zu klein, Flöße aus großen Stämmen zu tragen; so „schwellte“ man das Wasser in Schwellweihern oder Wasserstuben und ließ es bei der Floßfahrt ab. Die Stämme wurden zum „Polterplatz“ am Bach geschleift; dort wurden je 8–12 gleichlange Stämme mit Wieden (Fichtenstämmchen) zu „Gestören“ zusammengebunden. Man ließ die Wasserstuben sich mit Wasser füllen und konnte dann 15–20 Gestöre aneinanderbinden. So entstanden Langflöße von 300–350 m Länge bei nur 2–3 m Breite. Nachdem genügend „Vorwasser“ abgelassen war, wurden die Flöße losgebunden und schossen nun mit ungeheurer Schnelligkeit dahin; es war ein anstrengendes und gefährliches Geschäft, sie mit Hilfe der Sperrbalken in der Gewalt zu behalten und um die vielen Krümmungen der Bäche herumzuleiten. Hauff's Märchen

„Das kalte Herz“ (8) gibt ein erstaunlich treues Bild jener derben lebenslustigen Männer und ihrer gefährlichen Arbeit, allerdings auch der krassen sozialen Unterschiede. Ein Denkmal ist den Flößern in Heilbronn gesetzt worden.

Für die Bewohner des Tals war die rasende Durchfahrt eines solchen hölzernen Riesenwurms jedesmal ein aufregendes Erlebnis, und es fehlte dabei nicht an ermunternden Zurufen, die sich mancherorts, wie in Tübingen, zu derben Neckereien auswuchsen (9). Mühlwehre wurden in Floßgassen überwunden, die zur Durchfahrt geöffnet wurden. Auf der Murg wurden um 1750 Staustufen gebaut, um die allzu enge und wilde Strecke bei Schönmünzach fahrbar zu machen. Die untere Murg war schon vor 1840 zwischen Dämmen geradegelegt worden, um das Flößen zu erleichtern.

Aus dem südlichen Schwarzwald kam das Holz in Flößen den Hoch- und Oberrhein hinab. Am Laufenburger Laufen wurden, bevor er 1914 eingestaut wurde \*), die Flöße bei Rheinsulz, etwa 2 km oberhalb, von der Mannschaft verlassen; sie zerbrachen in der Stromschnelle, und die Hölzer wurden unterhalb aufgefangen und neu eingebunden (11). Unterhalb Basel gingen die Flöße von 1873 an meist durch den Hünninger und Rhein-Rhone-Kanal bis Straßburg, obwohl sie dort 53 mal geschleust werden mußten; Grund dafür war, daß man nach dem Anschluß des Elsaß an das Deutsche Reich mehrere schwer zu passierende Schiffbrücken errichtet hatte, die an eisbrecherartigen Ankerböcken befestigt waren (2, 11).

Der Raubbau an den Eichenwäldern des Schwarzwaldes führte schließlich dazu, daß die Kahlschläge mit der schnellwachsenden, aber nicht so wertvollen Fichte aufgeforstet wurden. Mit der Zeit verlagerte sich auch die Herkunft des Floßholzes vom Schwarzwald auf das Fichtelgebirge.

Allmählich schuf man durch Bau von Straßen und Eisenbahnen billigere und gefahrlosere Mittel für den Holztransport. Auf der Kinzig fuhr das letzte Floß 1894 (10), auf dem oberen Neckar 1899, auf der Enz 1920 (9). Am Main wurden dagegen noch bei der Kanalisierung der Strecke Frankfurt-Aschaffenburg 1914–21 neben den Schleusen und Wehren Floßgassen gebaut, die von Trommelwehren verschlossen waren.

Im Rhein wurden die Flöße zu den großen Rhein- oder Holländer-Flößen zusammengebaut, die eingangs geschildert wurden. Einbindeplätze waren seit alters Mannheim, Mainz, Koblenz-Neuendorf und Namedy. Später wurden in Mannheim und bei Mainz besondere Floßhäfen angelegt. Schwierigkeiten gab es in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und Koblenz. So wurden die für Holland bestimmten Flöße oft erst in Koblenz-Neuendorf oder Namedy in voller Größe hergestellt, und bis 1913 war die zulässige Breite zwischen Mannheim und Koblenz 63, von dort abwärts aber 72 m (2 S. 280).

Ziel der Floßfahrt war in alter Zeit meist Dordrecht, wo das Holz verkauft wurde. Es wurde teils im Lande für Schiff- und Hausbau verwendet, teils über See ausgeführt. Später ging das meiste Holz nur bis zum deutschen Niederrhein (5). Als die Schleppschiffahrt aufkam, bemerkte man bald, daß sich die Flöße mit einem Dampfschiff viel leichter dirigieren lassen als auf seitherige Weise. Nach der Polizeiordnung für die Schiff-

---

\*) Das Gemälde von Schönleber, von dem das Rhein-Museum jetzt eine Kopie besitzt, erinnert an den alten Zustand. Vgl. S. 37 dieses Heftes.

fahrt und Flößerei auf dem Rhein von 1887 (2) genügten für Flöße, die von einem ausreichend starken Dampfschiff geschleppt wurden, oberhalb Bingen und unterhalb Koblenz  $\frac{2}{3}$ , unterhalb von Wesel  $\frac{1}{3}$  der normalen Mannschaft. Im Jahre 1952 wurden mit zunehmender Verkehrsdichte die Abmessungen auf 150 m Länge und 27 m Breite begrenzt. Es wurden nur noch geschleppte Flöße zugelassen. 1953 fuhren noch 26 Flöße, und in den folgenden Jahren nahm die Zahl immer mehr ab, so daß ab 1963 jährlich nur noch 2 bis 3 Flöße den Floßliegeplatz Mainz verließen. Demnach wird die Rheinflößerei bald der Vergangenheit angehören.

Über die geschichtlichen Anfänge, die Technik des Zusammenbindens der Hölzer, die wirtschaftliche Bedeutung der Flößerei, ihre Organisationsformen usw. kann hier nicht berichtet werden; in der angeführten Literatur ist manches darüber zu finden. Schon aus dem Vorstehenden wird zur Genüge hervorgehen, ein wie fesselndes, vielseitiges und großartiges Kapitel der Geschichte die Flößerei gewesen ist.

### Literatur

1. Hermann, H.: Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. 2. 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Zusammengetragen und geordnet von H. Hermann, Generalsekretär der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zu Mainz. Mainz 1820.
2. Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften bezüglich der Rheinschifffahrt nach dem Stande am Schluß des Jahres 1888. Veranstaltet durch die Central-Commission für die Rheinschifffahrt. Frankfurt a. Main 1889.
3. Mohr, S.: Die Flößerei auf dem Rhein. Verlag J. Ph. Walther, Mannheim 1897.
4. Schreiber, Aloys: Der Rhein. Handbuch für Reisende in den Rheingegenden. 5. Auflage Heidelberg 1841, S. 348–350
5. Beyerhaus, E.: Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Bearbeitet 1902
6. Twain, Mark: Zu Fuß durch Europa. Aus dem Amerikanischen übersetzt von G. A. Himmel. Neuauflage (1963) im Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, S. 91 bis 133 (1. Aufl. 1878)
7. Spies, Wilhelm: Rheinkunde. 3 Teile. Köln 1922–24
8. Hauff, Wilhelm: Das kalte Herz. Märchen (1825–27)
9. Feucht, Otto: Jockele sperr! Schwäbische Heimat, Kohlhammer-Verlag Stuttgart, 9. Jg. 1958, H. 6, S. 213–219
10. Hansjakob, Heinr.: Flößer aus dem Schwarzwald (1922). In: Häßlin, Rheinfahrt, Prestel-Verlag München 1. Teil, 1966, S. 221–223
11. Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse. Herausgegeben vom Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden. Berlin 1889
12. Lang, Josef Gregor: Reise auf dem Rhein von Mainz bis Düsseldorf. 2. Aufl. 1805 (Beschreibung einer Floßfahrt 1789 von Narny bis Düsseldorf und des Floßes selbst im 2. Teil S. 15 bis 68. Auf ihr fußen Mohr und Schreiber. Die 1. Aufl. war 1790 erschienen).
13. Bechstedt, Christian Wilhelm: Meine Handwerksburschenzeit 1805–1810. Köln 1925. Abschnitt über den Besuch auf einem Floß in Häßlin, Rheinfahrt. Prestel-Verlag München, 2. Teil, 1963, S. 186–188, 374.