

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein und die Rheinlande

dargestellt in malerischen Original-Ansichten

Von Cöln bis ans Meer - erste Section

Lange, Ludwig

Darmstadt, 1854

XXVIII. Die rheinischen Holzflöße. -Schifffahrt und Handel am Niederrhein.

[urn:nbn:de:bsz:31-54437](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-54437)

stromabwärts bis Arnheim und Nymwegen, und einen großen Theil der weitgedehnten Ebenen Hollands und Westphalens. Kein Wunder daher, wenn der Eltenberg viele Besucher anzieht, namentlich aus den flachen Niederlanden, wo sich so mancher Blick schließt, ohne je einen solchen Hochaltar des Herrn, einen solchen Pfeiler des Himmels geschaut zu haben! — Der Rhein selbst aber tritt hier noch einmal in recht gewaltiger Majestät vor unser Auge, ehe er seine Gewässer theilt, um andere Lände zu beleben, als könne er, aus Deutschlands Gefilden scheidend, nur mit — zerrissenem Herzen weiter ziehn.

XXVIII.

Die rheinischen Holzflöße. — Schiffahrt und Handel am Niederrhein.

Wenn auch die riesigen Holzflöße, welche einst in imponirender Größe auf dem Rücken des Rheines nach den Niederlanden hinabschwammen, heute seltener geworden oder gänzlich verschwunden sind, so begegnen wir, von Anastasius Grün's „schwarzen Schwänen“ des Stromes pfeilschnell dahin getragen, doch diesen aus den Urtypen aller Schiffahrt zusammengefügten stolzen Schwimmern noch so oft in Massen von kleinerem Umfang, daß es von Interesse ist, ihnen einige Worte zu widmen, bevor wir die holländische Grenze überschreiten, wo eine ganz andre Welt, andre Städte und Fluren, andre Menschen und Sitten unsere Aufmerksamkeit fesseln.

Nachdem die mächtigen Eichen und Tannen unserer Wälder auf der Murg, dem Neckar und Main, der Mosel und Saar und anderen Nebenflüssen dem Rhein in s. g. Böden zugeführt waren, sammelten sich diese kleinen Flöße und wurden an verschiedenen Punkten des Stromes zu großen, förmlichen und vollständigen Flößen zusammengefügt und mit Allem ausgestattet, was sie zu ihrer weiten und beschwerlichen Fahrt nach Dordrecht in Holland bedurften. Dies war namentlich der Fall bei dem Dorfe Namedy unterhalb Andernach, weil hier der Strom nicht blos einen Hafen bildete, der den Flößenbau sehr begünstigte, sondern auf seinem weiteren Gange für die Flößenfahrt auch eine bequemere Straße und nicht mehr so viele Gefahren bot, wie zwischen Bingen und Coblenz.

Als man jedoch einjah, daß der Rhein bei gehöriger Vorsicht auch weiter aufwärts mit größeren Flößen befahren werden konnte, die ganz

großen aber wegen der Schwierigkeit ihres Baues und ihrer Lenkung verhältnißmäßig nicht immer den größten Vortheil gewährten; da wurde der Fößenbetrieb wesentlich verändert und jene gigantischen Flöße verschwanden, welche, gleich schwimmenden Dörfern, den Strom belebten und ihm einen eigenthümlich anziehenden Anblick verliehen. Ob auch die seine Tiefen durchwühlenden Dämpfer auf die Floßverkleinerung einen Einfluß übten, kann ich nicht entscheiden; doch scheint dies kaum der Fall zu sein, wenn man den Bau dieser gewaltigen Kolosse betrachtet, denen die empörteste Fluth nichts anzuhaben vermochte.

Aus riesigen Eichen- und Tannestämmen gebildet und mit mächtigem Aderwerk ausgefattet, betrug ihre Länge gewöhnlich 700—900 und ihre Breite etwa 70 Fuß. Für die Anlage des Bodens oder Grundes derselben wählte man die längsten und stärksten Stämme, die an den hinteren Theilen und an den Spitzen, wo sie mit einer neuen Lage zusammenstießen, durch f. g. Bundsparren befestigt wurden. Als Bundsparren gab man den Murgtannen den Vorzug, weil dieselben zu Tragmasten dienen und besser gehandhabt werden können, wie die runden. Quer über den Stämmen des Bodens liegend und mit Weiden oder gebrillten jungen Tannen und eisernen Klammern befestigt, richtete sich die Länge dieser Bundsparren nach der Breite des Floßes. Eine Murgtanne oder ein Mast, so genannt, weil die Holländer diese Stämme vorzüglich zu Masten verwenden, machte aber gewöhnlich jene Breite aus, während zehn Murgtannen oder Masten als Norm für die Länge eines solchen schwimmenden Walbes galten.

Ueber dem Boden des Floßes, welchen die erste oder unterste Lage bildete, ruhten noch zwei andere Lagen von Holzern, die auf gleiche Weise unter einander und mit dem Grunde verbunden waren. — Blieben bei der Zusammenfügung der untersten Stämme Lücken, so wurden dieselben mit Holz ausgefüttert; die oberste Reihe aber belegte man mit kleinem Holzwerk und Diehlen (Bohlen). Auch wurde die erste Mastlänge, außer jener Befestigung, an beiden Enden noch mit starken Tannen umwunden, um dem Schiffervolle zur Rettung zu dienen, wenn das Floß, was mitunter wohl geschah, scheitern sollte.

Ein Hauptfloß ging gewöhnlich 6—8 Fuß tief in dem Wasser, nach welchem die Last berechnet wurde. Zu beiden Seiten des Ganzen bewegten sich kleinere Flöße, in der Schifffersprache Knice genannt, deren jedes durch eine junge, kräftige Eiche mit ihm verbunden war. Meist eine Länge von 70—80 Fuß messend, dienten diese Knice dazu, dem Kolosß eine beständige Richtung zu geben. — Außerdem waren sowohl am Hauptfloß, als an den

Seitenflößen noch s. g. Anhänge befestigt, kleinere und leichtere Flöße, welche die Gefahr des Strandens verminderten und zugleich die Masse des Holzes zum Vortheil des Floßherrn vermehrten. Auch eine Reihe von Nachen, wovon die größeren reichlich mit Ankern und Tauen beladen waren, die kleineren aber zum „Wahrschauen“ und zum Auslandsfahren gebraucht wurden, fand sich im Geleite eines solchen Floßes.

Auf seiner Holzmasse erhoben sich 12–15 bretterne Wohnungen für die Floßmannschaft und die s. g. Herrenhütte für den Floßherrn, Steuermann und Buchhalter, mit dem Speisesaal. — Waren die Bretterhütten für die Ruderknechte und Arbeiter schon reinlich und bequem, so zeichnete sich die Herrenhütte besonders durch Geräumigkeit, Eleganz und Bequemlichkeit aus. Von sehr beträchtlichem Umfang, war dieselbe gewöhnlich von einem Gange durchschnitten, auf dessen einer Seite sich das Zimmer des Floßherrn und die Buchhaltung befanden, während er auf der andern in das Cabinet des Steuermanns, sowie in den Behälter für die feineren Lebensmittel führte, an seinem Endpunkte aber in den Speisesaal auslief. Vor diesem erhob sich ein Zelt, welches bei jeder Witterung den Aufenthalt im Freien möglich machte.

Nah bei diesem Zelte stand die Küche, wo Tag und Nacht das Feuer unter einem ungeheuren Kupferkessel brannte, um für die Ruderknechte und Arbeiter, deren Anzahl oft bis gegen Tausend stieg, die Speise zu bereiten. — Ein Korb, der auf eine Stange gesteckt wurde, gab das Zeichen zum Essen; doch rief auch der Steuermann noch das Loosungswort, und Alles eilte nun herzu, um seine Portion in einer hölzernen Schüssel zu empfangen.

Der Verbrauch an Lebensmitteln auf einem solchen Floße von N am e d y bis zum Orte seiner Bestimmung, Dordrecht in Holland, betrug nach Schreiber, dem ich hier folge, 40–50,000 Pfund Brod, 18 — 20,000 Pfund frisches und 10 Centner geräucherter Fleisch, 12,000 Pfund Käse, 10–15 Centner Butter, 30–40 Malter Hülsenfrüchte, 5–600 Dhm Bier und 6–8 Stückfaß Wein. Das Schlachtvieh wurde auf dem Floß mitgenommen, und es waren darum immer auch etliche Fleischer bei der großartigen beweglichen Wassercolonie, die mit ihren Nebenflößen und Nachen, mit ihren zahlreichen Hütten und mächtigen Rudern, mit ihren wirbelnden Rauchsäulen und wehenden Fahnen, mit ihren gebietenden Herren und dem thätigen Heer von Ruderknechten und Arbeitern ein ebenso belebtes, als majestätisches Schauspiel gewährte. — Nicht selten fuhren auch Passagiere mit, so daß das ganze Bild sich noch bunter entfaltete, na-

mentlich wenn es ein rechtes Hin- und Herremmen und ein gewaltiges Durcheinandergeschrei gab, mochte es nun eine Gefahr gelten, die, unerwartet drohend, abzuwenden war, oder eine großartiger Kraftentfaltung, um den ungefügigen Kolosz zu lenken.

Die Kunst, ein Floz zu regieren, ist nicht jedem Schiffer bekannt, und war noch gegen Anfang unseres Jahrhunderts das Geheimniß eines einzigen Mannes zu Rüdesheim im Rheingau, Namens Jung, und seiner Söhne. Bot die Leitung einer so gewaltigen Masse schon an und für sich große Schwierigkeiten, so wurden dieselben noch ungemein gesteigert durch die vielen Krümmungen des Rheines, seine Wirbel, Fälle, Sandbänke und Felsen, und es war daher keine Seltenheit, daß die Theile eines solchen Flozes auch einmal aus einander gerissen wurden oder scheiterten. — Von der Kraft, welche diese schwimmenden Ungeheuer entfalten, wenn sie im Treiben sind, kann sich einen Begriff machen, wer sie zur Naht anlegen sieht. Es bedarf hierzu zahlreicher Anker, die, mittels Rachen an's Ufer gefahren und befestigt, sich tief in die Erde einwählen. Groß ist daher auch die Gefahr der Flöße für die Schiffe, weshalb denselben immer ein Rachen, der s. g. Meld- oder Wahrschau-Rachen, vorausgeht, um diesen ihre Ankunft kund zu thun, namentlich wo der Strom große Krümmungen macht. Damit in Verbindung steht zugleich die Unterjuchung der Fahrbahn.

Da der Anlauf des Holzes, der Flozban und die Flozführung beträchtliche Auslagen erfordern, und dazu ein bedeutendes Kapital gehört, so pflegte man, wie sprichwörtlich, zu sagen, ein Flozherr müsse drei Kapitalien haben, eines auf dem Lande, eines auf dem Wasser und eines in der Tasche. — Nach und nach ist jedoch dieser Holzhandel in so viele Hände gekommen, daß er fast in Kleinhandel überging. Indessen schwimmen noch immer Holzflöße den Rhein hinab, welche groß genug sind, um unsere Aufmerksamkeit zu fesseln, und meine Schilderung findet daher, wenn auch mit gewissen Beschränkungen, noch heute ihre Anwendung.

Bedeutend waren die Abgaben, denen sich die Flöße unterwerfen mußten. Allein der Zoll, den ein Floz von Mainz bis Dordrecht kostete, betrug 30,000 Gulden. Zu Caub im Herzogthum Nassau erscheint schon eine Stunde vor der Ankunft eines Flozes der Meldnachen, je nach der Größe desselben mit einem größeren oder kleineren Fähnchen besetzt. Dieser fährt voraus, nicht bloß um die entgegenkommenden Schiffe mit dem Ruf: „Ihr seid gewahrschaut, es kommt ein Floz!“ zu warnen, sondern auch um dem Zollamt Meldung zu thun und den Zoll zu entrichten. Naht ein größeres Floz hier der Pfalz, so fahren die Zollbeamten und der

Zollrecht zur Befichtigung desselben hinüber und vergleichen mittels der Messkette und des Winkelmaaßes die Masse des vorhandenen Holzes mit jener, welche in der Deklaration angegeben steht. Stimmen Befund und Angabe überein, so schlägt der Befehler auf den zehnten Theil der zum Floß gehörigen Stämme mit einem Eisenstempel neben das M von Mainz zum Unterschied des C von Coblenz ein K, obwohl das Städtchen Caub gewöhnlich nicht mit diesem Buchstaben geschrieben wird.

Dordrecht war der Markt, von wo das Holz sonst auch zum Theil nach England, Spanien und Portugal weiter gebracht wurde, und ist noch jetzt der Stapelplatz, wo die großen rheinischen Holzflöße aus einander gelegt werden, um sich in Holland als Stämme zu Bauten verwandt, oder auf den zahlreichen Windmühlen zu Brettern zerschnitten zu sehen.

Wie aber großartige Floßfahrten immer leichter auf dem Niederrhein bewerkstelligt werden konnten, als auf dem Mittel- und Oberrhein, weil hier der Strom, von Felsen frei, breiter und tiefer, die reißenden Stellen bei Biberich und Bobberg ausgenommen, eine ebenso bequeme, als mächtige Wasserstraße bildet; so gewährte auch die Schifffahrt auf dieser Strecke allzeit ein großartigeres Bild, weil der Rhein hier unten auf seiner majestätischen Bahn nicht minder kleine Seeschiffe, als große Flußschiffe zu tragen vermag, während die leichteren Fahrzeuge von Straßburg und Mainz über Köln hinaus nicht tauge, wo die Gewässer mächtiger und die Weststürme gewaltiger werden.

Wie der Strom zur Römerzeit in merkantilischer Beziehung benützt wurde, fragen wir nicht; aber schon die Franken trieben bald nach ihrer Einnahme der Colonia Agrippina auf dem Rhein einen nicht unbedeutenden Handel. So wuchs diese Stadt heran und erlangte einen Ruhm, daß von ihr das Sprichwort sagte: „Wer Köln nicht gesehn, hat Deutschland nicht gesehn!“ — Ihre Handelsherren sandten schon im 12. Jahrhundert ganze Flotten nach dem Ozean, und es war daher kein Wunder, daß sie ein so reiches Emporium des Handels wurde und eine Hauptrolle im Hansebund spielte, dem, wie wir seiner Zeit bei diesen Städten hörten, auch Duisburg, Wesel und Emmerich angehörten, und der sich sogar für eine Zeitlang die gänzliche Freiheit der Rheinschifffahrt erzwang, die sich im 14. Jahrhundert eines hohen Flores erfreute.

Köln hatte damals in London's „Gildhall“ eine Hauptniederlage von niederrheinischen Waaren. Bis nach Regensburg, Wien und Ungarn, wo sie große Freiheiten genossen, zogen Käufer der hiesigen Städte, und ihre Handelsartikel gingen hinwiederum rheinaufwärts nach Straß-

burg und bis zur Donau und auf dieser weiter nach Griechenland und anderen Ländern. — Von Wichtigkeit für den Handel am Niederrhein waren in jenen Tagen besonders die Niederlande, wo kostbare Privilegien das Volk in seiner Betriebsamkeit ermunterten, dessen Geist auch in den Nachbarstaaten mächtige Anregung gab. — Afrika's und Asien's Produkte führten Karawanen in's Schwarze und Mittelländische Meer; Venedig empfing sie zu Schiff, um sie dem Rheine zu überliefern, der sie wieder dem Norden Europa's zusandte. Breslau und Frankfurt, Augsburg und Nürnberg übermittelten dafür die Erzeugnisse der dortigen Länder an den Rhein, von wo dieselben wiederum aus Köln ihrem weiteren Ziele zugeführt wurden.

Der Städtebund war im Besitze des Handels der Welt; Reichthum, Pracht und Luxus herrschten; Leppigkeit, Sittenverderbniß und Uneinigkeit traten ein. Und so begann seit 1517 diese mächtige Hansa zu zerfallen, um sich, nachdem viele Städte freiwillig ausgetreten, andere ausgeschlossen worden waren, Hamburg, Bremen und Lübeck, welche den Bund erneuerten, ausgenommen, 1630 gänzlich aufzulösen.

Der 30jährige Krieg und die anderen Kämpfe, welche an den Ufern des Niederrheins wogten, ließen seine Schifffahrt und seinen Handel, wenn sich dieselben auch zeitweise wieder erholten, nun nie mehr zu der alten Blüthe emporkommen. Erst die neuerer Zeit gewährte mit ihren Dampfern und Freihafen dem Verkehr des Stromes wieder höheren Aufschwung. Ein wahrer Alp waren für ihn stets und vorzüglich auch die Bölle, deren Abschaffung nie gelingen wollte, während die Burgen nun längst in Trümmern liegen, die ihn einst belästigten und drückten. Ob er, neben einer Menge von Segelschiffen, durch zahlreiche Personen- und Schleppdampfbote aus den Niederlanden, Ruhrort, Düsseldorf, Köln u. erhalten, in den Eisenbahnen, welche allenthalben ihre Netze ausspannen, nicht allzu mächtige Nebenbuhler haben wird, muß die Zeit lehren, die große und doch oft so ohnmächtige Lehrerin der Menschen und Völker.

