

# Flößerei auf dem Rhein

Nachdruck der Auflage von 1999

Eine Ausstellung des Siebengebirgsmuseums der Stadt Königswinter

*Herausgeber:  
Siebengebirgsmuseum e. V. der Stadt Königswinter*

*Nachdruck der Auflage von 1999*

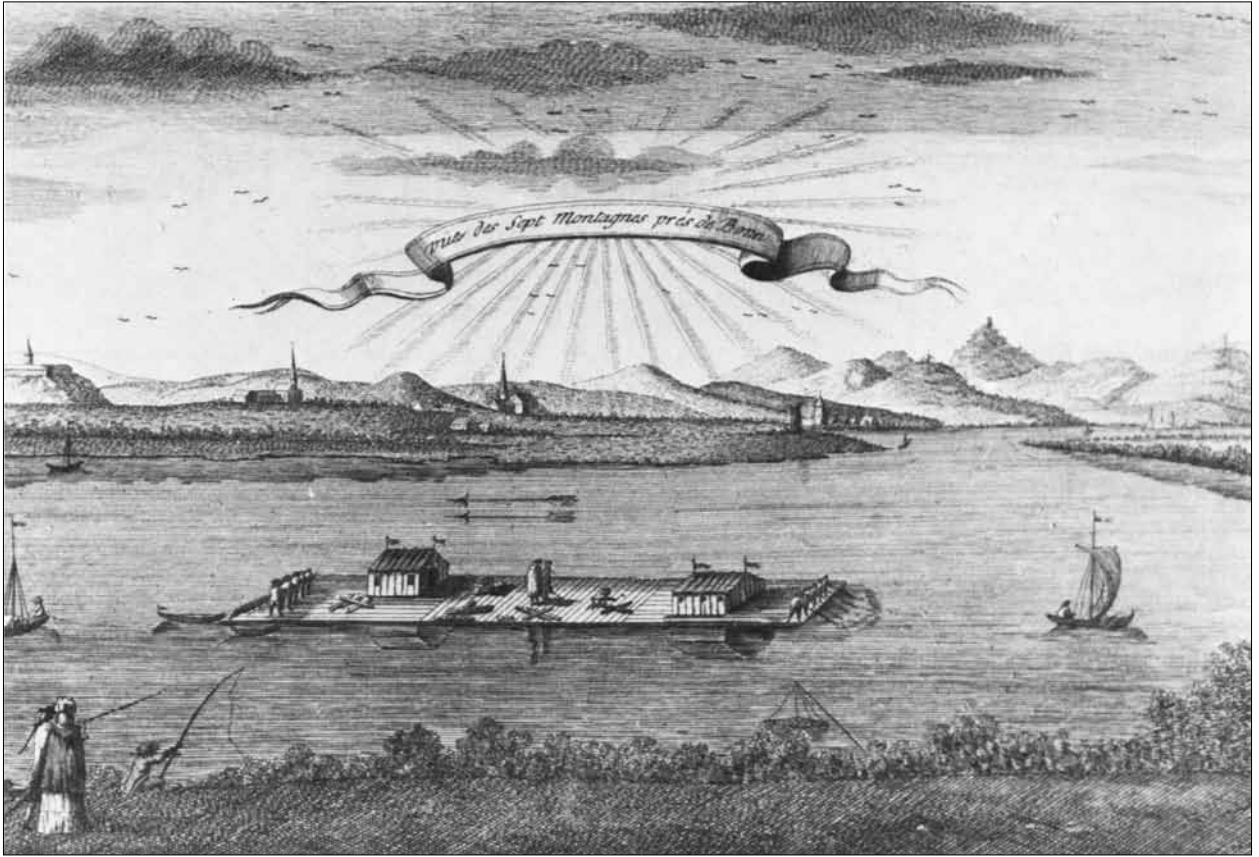
*Alle Rechte vorbehalten  
Copyright Mai 2013  
Verlag Kessel  
Eifelweg 37  
53424 Remagen-Oberwinter  
Homepage: [www.forstbuch.de](http://www.forstbuch.de)  
Tel.: 02228-493  
Fax: 03212-1024877  
E-Mail: [nkessel@web.de](mailto:nkessel@web.de)*

*Druck:  
Druckerei Sieber  
Rübenacher Str. 52  
56220 Kaltenengers  
Homepage: [www.business-copy.com](http://www.business-copy.com)*

*ISBN: 978-3-941300-73-6*

# *Inhalt*

<i>Vorwort</i> . . . . .	5	<i>Zeitgenossen berichten</i> . . . . .	40
		Elmar Scheuren	
<i>Riesen auf dem Rhein – Aspekte der Rheinflößerei</i> . . . . .	7	<i>Gefahr durch Flöße</i> . . . . .	45
Hans-Walter Keweloh		Elmar Scheuren	
<i>Der Rohstoff Holz</i> . . . . .	11	<i>Flößerei im 19. Jahrhundert: Neue Techniken und Reglementierungen</i> . . . . .	50
Angelika Kolsdorf-Krause		Renate Gerlach	
<i>Geschichtlicher Überblick</i> . . . . .	13	<i>Flößerei im 20. Jahrhundert: Rückgang und „Verschwinden“</i> . . . . .	56
Angelika Kolsdorf-Krause und Elmar Scheuren		Renate Gerlach	
<i>Zur Technik des Flößens</i> . . . . .	14	<i>Beruf: Flößer</i> . . . . .	60
Jakob Sieger		Elmar Scheuren	
<i>Floßbau und Holzhandel am Rhein</i> . . . . .	18	<i>Flößerei heute</i> . . . . .	67
Elmar Scheuren		Elmar Scheuren	
<i>Riesenflöße auf dem Rhein</i> . . . . .	23	<i>Anmerkungen</i> . . . . .	69
Jakob Sieger			
<i>Zur Technik der Holländerflöße</i> . . . . .	26	<i>Abbildungsnachweis</i> . . . . .	71
Jakob Sieger		<i>Ausgewählte Literatur</i> . . . . .	72
<i>Floßdarstellungen auf zeitgenössischen Rheinansichten</i> . . . . .	35		
Elmar Scheuren			

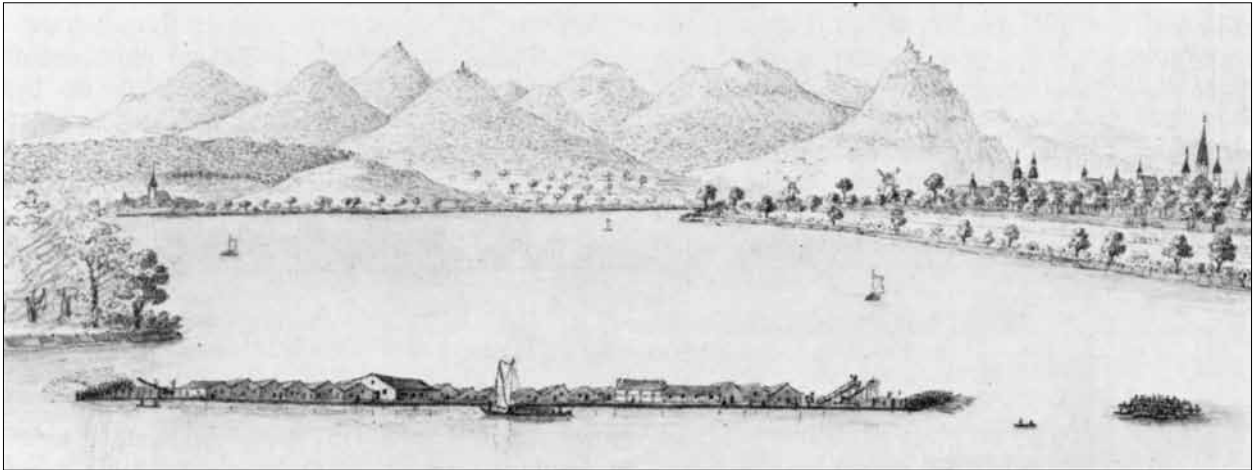


*Ansicht der sieben Berge bei Bonn, Kupferstich, C. Dupuis 1784 (Städt. Museum, Siegburg)*

## *Vorwort zur Neuauflage (1999)*

Die Beschäftigung mit dem faszinierenden Thema der Flößerei hat für das Siebengebirgsmuseum inzwischen bereits Tradition. Das Modell eines „Holländerfloßes“ zählt seit Jahren zu den wichtigsten Exponaten seiner Ausstellung zum Thema „Schifffahrt“, und mit der Präsentation einer Sonderausstellung im Sommer 1989 konnten zudem die technik- und sozialgeschichtlichen Hintergründe dieser einmaligen Transportform vielen Besuchern nähergebracht werden. Über die Dauer der Ausstellung hinaus war es der begleitende Katalog, der einen lebendigen Eindruck von den spezifischen Erscheinungsformen der Rheinflößerei vermittelte, leider aber schon bald nach Ausstellungsende vergriffen war.

Es freut uns, daß mit der nun vorliegenden Neuauflage diese Lücke wieder geschlossen werden kann. Denn was für Viele dieses Thema so interessant erscheinen läßt, ist seine enorme Vielschichtigkeit, die in der vorliegenden Publikation anschaulich vermittelt wird. Nicht nur die Großflöße des 17. und 18. Jahrhunderts – mit ihren Superlativen hinsichtlich der Abmessungen und Besatzungsstärke –, sondern auch die bis in die jüngste Zeit immer wieder veränderten Floßformen und ihre Anpassung an immer neue technische Herausforderungen eröffnen sowohl Rheinreisenden als auch Anwohnern immer neue Facetten im Erscheinungsbild dieses Stromes.



*Rheinfloß vor dem Siebengebirge, lavierte Federzeichnung aus dem Skizzenbuch des Georg Graf zu Münster, 1805 (Westfälisches Landesmuseum, Münster)*

Unser Dank gilt auch heute den Museen, die seinerzeit zum Gelingen der Ausstellung und damit auch der Publikation beigetragen haben. Genannt seien hier das Kölnische Stadtmuseum, das Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven und das Flößermuseum Unterrodach. Tatkräftige Unterstützung in Form von zahlreichen Hinweisen und Hilfestellungen erfuhr das Vorhaben von Seiten des Mitarbeiters beim Deutschen Schiffahrtsmuseum, Herrn Hans-Walter Keweloh. Wertvolle Auskünfte erteilten zudem die Herren Anton Leyendecker und Anton Frank vom Flößer- und Schiffer-Museum Kamp-Bornhofen sowie zahlreiche Fachleute oder auch interessierte Laien, ohne die mancher wesentliche Aspekt nicht hätte berücksichtigt werden können.

Mit der Aufnahme in das Programm des Bouvier-Verlages wird es möglich sein, einen größeren Interessentenkreis zu erreichen. Folgerichtig wäre ein weiterer Zweck der Neuauflage dann erfüllt, wenn hierdurch auch andernorts Nachforschungen nach Spuren der Flößerei angeregt werden könnten. Wir möchten daher die vorliegende Dokumentation als Anregung zur weiteren Vertiefung verstanden wissen – und nicht zuletzt würden wir uns über entsprechende Rückmeldungen ganz besonders freuen! In diesem Sinne wünschen wir allen Lesern eine gewinnbringende Lektüre.

Herbert Krämer  
Bürgermeister

Heinz-Marin Bernert  
Stadtdirektor



*Rheinfloß vor Königswinter, um 1950*

# Riesen auf dem Rhein – Aspekte der Rheinflößerei

von Hans-Walter Keweloh

Als 1789 der Koblenzer Gymnasiallehrer und Prediger Joseph Gregor Lang in zwei Bänden seine Eindrücke einer ausführlichen Rheinreise schilderte, ging er auch auf die Flößerei ein. Diese beschäftigte ihn als Koblenzer ganz besonders, da schließlich in der Nähe der Stadt, in Namedy, einer der bedeutendsten Floßeinbindeplätze am Rhein lag. Lang schrieb damals: „Unter allen großen und kühnen Unternehmungen, wozu die Auri sacra fames den Menschen antrieb, kenne ich keine, die bedeutender und bewunderungswürdiger ist als der Bau und die Behandlung einer solch ungeheuren, daher sich bewegenden Maschine, deren man sich auf dem Rhein vorzüglich vor allen anderen Flüssen in Europa und vielleicht in der ganzen Welt zum Holzhandel bedient. Sie sind die Riesen unter unseren Fahrzeugen. Man denke sich eine schwimmende Holzinsel von ungefähr 1000 Fuß in der Länge (ca. 315 m) und 90 Fuß in der Breite (ca. 28 m), in deren Mitte 10 bis 13 geräumige Hütten, von Brettern zusammengefügt, angebracht sind, worauf ein mittelmäßiges Dorf Platz haben könnte, und die von 400 bis 500 Ruderknechten und Arbeitern bewohnt wird: So kann man sich ungefähr einen Begriff von einem Floß machen, das der majestätische Rhein auf seinem stolzen Rücken, wie ein anderer Atlas, der die Welt trug, vor den Augen seiner freudigen Uferbewohner daherträgt ...“<sup>1</sup>

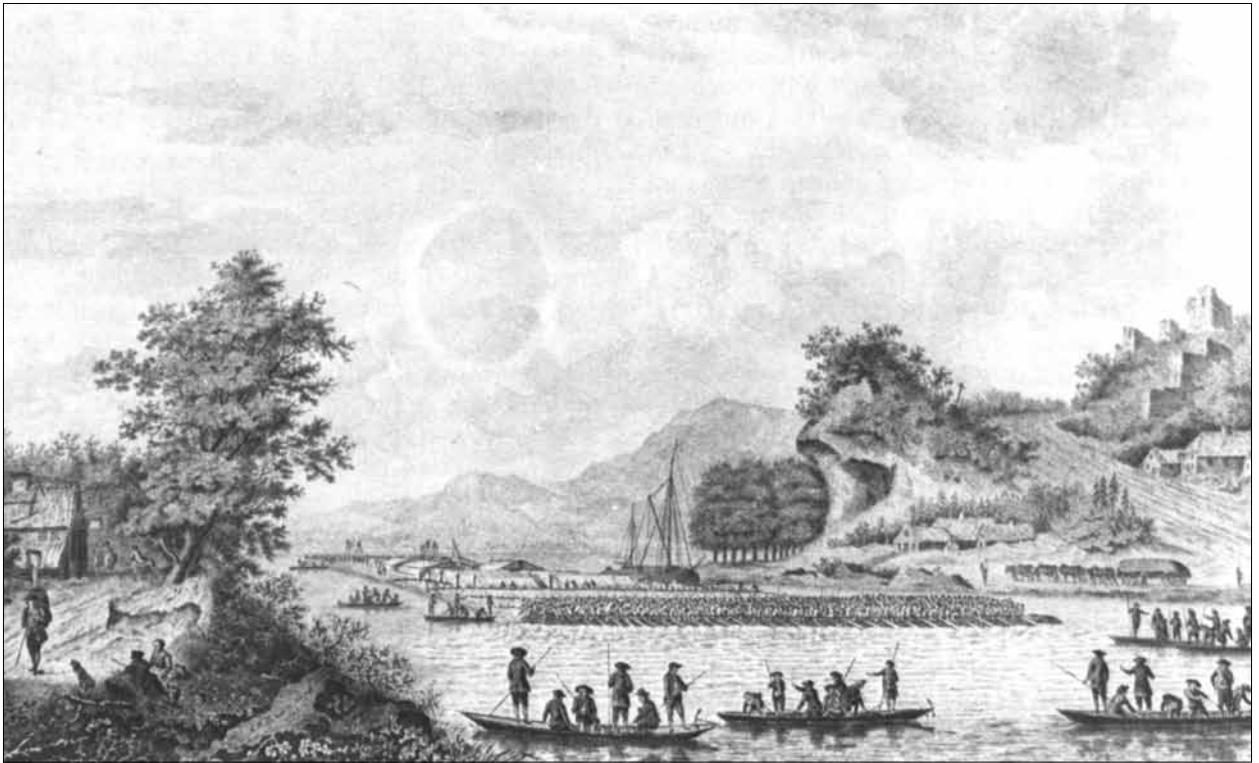
Indem Lang so enthusiastisch die Abmessungen des Rheinfloßes und vor allem die Größe der Besatzung hervorhebt, macht er die Ausnahmestellung der Flö-

ßerei auf dem Rhein deutlich. Dimension und Besatzungsstärke erregen heute immer wieder ungläubiges Staunen. Selbst Leute, die Rheinflöße aus eigener Anschauung kennen oder mit der Schifffahrt zu tun haben, verweisen darauf, daß die Flöße doch wesentlich kleiner waren und wesentlich weniger Mannschaftspersonal benötigten. Sie vergessen dabei aber, daß die Abmessungen der Flöße im 20. Jahrhundert nicht mehr vergleichbar waren mit denjenigen im 17. und 18., ja sogar noch im 19. Jahrhundert, und daß erst die Dampfschlepper, die ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in aller Regel einem Floß vorgespannt waren und dieses dirigierten, die großen Besatzungen überflüssig machten.

Zollregister wie beispielsweise der Zolltarif von Lobith (*Grenzort zwischen Deutschland und den Niederlanden*) aus dem Jahr 1695, der den älteren Zolltarif von 1479 in leicht abgeänderter Form erneuert, bestätigen die Lang'schen Maßangaben, indem von „1 floß von 1000 fuß lanck und 150 fuß breit“ die Rede ist.<sup>2</sup> Ende des 19. Jahrhunderts berichtet auch die Zeitschrift „Das Rheinschiff“ einige Male in ihrem Nachrichtenteil über Flöße von um die 180 m Länge, die wieder einmal die Rheinorte passiert hätten. Allerdings waren zu diesem Zeitpunkt die Flöße angesichts des zunehmenden Schiffsverkehrs auf dem Rhein auf die Länge von 240 m und die Breite von 64 m begrenzt worden. Zudem macht die besondere Erwähnung im „Rheinschiff“ deutlich, daß Flöße dieser Größe schon nicht mehr alltäglich waren.

Hinsichtlich der Besatzungsstärken muß man bedenken, daß vor dem Einsatz von Dampfschleppern allein die Bedienung einer Floßstreiche (= Floßruders) mit ihrer Länge von ca. 18 m sieben bis neun Personen erforderte. Da ein 1000 Fuß langes Rheinfloß am hinteren Ende 16 bis 20 Streichen und am vorderen Ende noch einmal bis zu 22 Streichen hatte, waren allein dafür schon 250 bis 300 Leute erforderlich.

Mit den Streichen allein war aber ein solches Rheinfloß nicht zu steuern. So mußten z.B. in Flußbiegungen oft zahlreiche Anker geworfen werden, mit deren Hilfe sich das Floß um die Kurve ziehen konnte. Diese Anker wurden in den sogenannten Ankernachen, die das Floß begleiteten, transportiert und auf Kommando von deren Besatzungen geworfen.



*Rheinfloß oberhalb Bonn, Kol. Kupferstich, K. F. Bendorp, 1715 (Kölnisches Stadtmuseum)*



Ähnliches galt beim Anlanden des Floßes. Dazu mußten Leute am Ufer erst die Anker eingraben und dann mit den Ankertauen auf den Fluß rudern und dafür sorgen, daß diese Tauen mit dem Floß verbunden wurden und seine Fahrt abbremsten. Zusätzlich kamen noch weitere Aufgaben und Beschäftigungen an Bord der Flöße hinzu: Erwähnt seien Steuermann, Vorarbeiter, Köche, um nur einige herausgehobene Arbeiten zu erwähnen.

So kann es wohl nicht mehr verwundern, daß Floßbesatzungen von 400, 500 Mann, manchmal sogar noch darüber hinaus zustandekamen. Zeitgenössische Bilder wie der Stich von Bendorp aus dem Jahr 1780, der sein am Siebengebirge vorbeischwimmendes Floß mit einem Gewimmel von Leuten bevölkert und das Floß auch mit den zahlreichen begleitenden Booten umgibt, führen dies dem Betrachter zudem eindrucksvoll vor Augen.

Um diesen Eindruck der Einmaligkeit zu unterstreichen, sei auch auf die ungeheuren Mengen an Proviant hingewiesen, die für ein solches Rheinfloß notwendig waren. Der Kölner Bürgermeister Fuchs, Sohn eines Floßherren, schreibt dazu: „Zeichnete sich ab, daß ein Floß bald in Richtung Niederlande abfahren könnte, wurden die letzten Vorbereitungen getroffen: Der Bäcker zu Linz wurde aufgefordert, für die ganze Reise das Brot in die Magazine des Floßes einzuliefern, dem Bierbrauer in Köln wurde die Zahl der Biertonnen gemeldet, die er voll in Bereitschaft zu halten hatte, um im Vorbeifahren an hiesiger Stadt diesen Vorrat auf's Floß zu liefern. Das Schlachtvieh wurde aufgekauft, dünne Gemüse als Erbsen, Linsen und Bohnen angeschafft (Reis und Käse brachte man gewöhnlich im Herbst schon mit der Floßjacht nach Linz); einige Tausend Kehrbesen wurden auf's Floß

geschickt. Dann endlich wurden die Viktualien für die Bewirtung der Floßherren aus Linz besorgt, als Kaffee, Zucker, Tee, roter, weißer und fremder Wein, Öl, Essig, Schinken und einige Fässer holländischer Butter, Lichter, einige Fäßchen Hering, frisch Gemüse, Zitronen, einmarinierte Fische, gerauchtes Fleisch, alle Sorten feines Gewürz, Anchoven, Kapern, Schreibmaterialien und Bettwerk.“<sup>3</sup>

Der Statistiker Heinrich Meidinger beschreibt dies zwar nüchterner, doch kaum minder eindrucksvoll, wenn er angibt, daß für die Reise eines Rheinfloßes von Andernach nach Dordrecht 40.000 Pfund Brot, 12.000 bis 20.000 Pfund Fleisch, 800 bis 1.000 Pfund gesalzenes Fleisch, 6.000 bis 8.000 Pfund trockenes Gemüse, 10.000 bis 15.000 Pfund Käse, 1.000 bis 1.500 Pfund Butter sowie 500 bis 600 Ohm Bier (= 80.000 bis 96.000 Liter) benötigt wurden.<sup>4</sup>

Schließlich sei noch auf eine weitere Besonderheit der Rheinflößerei hingewiesen, nämlich auf ihre Dauer. Nachdem schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf den meisten Bächen und Flüssen in den Waldgebieten angesichts der neuen Transportmöglichkeiten durch die Eisenbahn die Flößerei eingestellt worden war, waren darin bis zum Beginn des 2. Weltkriegs auch die anderen Flüsse gefolgt. Ausnahmen waren allein Weser, Main und Rhein. Auch nach dem 2. Weltkrieg wurde auf diesen Flüssen weiter gefloßt. Erst 1968 schwamm das letzte gewerbliche Rheinfloß an Köln vorbei rheinabwärts. Damit hatte die Handelsflößerei auf dem Rhein diejenige auf allen anderen Flüssen in Deutschland übertroffen.

Das Jubiläumfloß der Stadt Düsseldorf im Jahre 1988, das von Mainz nach Düsseldorf und dann weiter bis Duisburg schwamm, hat die Erinnerung an das alte Gewerbe der Flößerei noch einmal wachgerufen.



*Holzverbrauch für den Hausbau: Aufbau eines Fachwerkhouses aus Bilkheim (Westerwald)*

# Der Rohstoff Holz

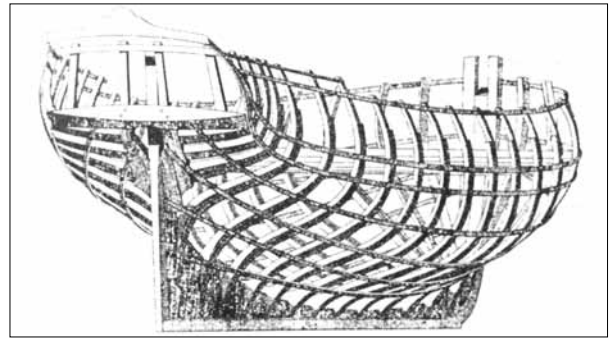
von Angelika Kolsdorf-Krause

Der Werkstoff Holz begleitet die Geschichte der Menschheit seit ihren Anfängen. Die ersten Funde bearbeiteten Holzes stammen aus der mittleren Steinzeit. Zivilisatorische Entwicklungsstufen wie die Römerzeit und später das Mittelalter waren wesentlich von Holz geprägt. Als Rohstoff fand es Verwendung in allen wichtigen Bereichen des täglichen Lebens: Die Häuser und deren Innenausstattung, die Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens wie Eßgeschirre und Gefäße, die landwirtschaftlichen und handwerklichen Gerätschaften waren fast ausnahmslos aus Holz hergestellt. Daneben wurde der größte Teil – bis zu 90 % – der verbrauchten Menge Holz als Brennstoff verfeuert.<sup>5</sup>

Wachsende Bevölkerungszahlen, das Aufblühen der Städte und die Belebung des Fernhandels steigerten die Nachfrage nach Holz. Die Handwerksberufe, die sich in der städtischen Wirtschaft des späten Mittelalters immer stärker differenzierten, waren alle auf Holz als Werk- oder Brennstoff angewiesen. Dieses mußte nun auch aus ortsfernen Waldgebieten herbeigeschafft werden, um den Bedarf in den Städten zu decken.

Einen vorläufigen Höhepunkt fand diese Entwicklung im 16. Jahrhundert. Die von den Landesherren systematisch geförderten und ausgebauten Berg-, Hütten- und Salzwerke verschlangen unvorstellbare Mengen an Holz.

Auch der Schiffbau, der durch die Kolonisation und den allmählich entstehenden Welthandel große Bedeutung gewann, war vom Holz abhängig. So wurde im 17. und 18. Jahrhundert die führende Seemacht Holland zum Hauptimporteure von Holz; dieses wurde zudem



*Holzverbrauch für den Schiffsbau. Zeichnung. F. H. Chapman 1786*

beim Bau der Hafenanlagen und bei der Erweiterung der Städte gebraucht. Auch die Windmühlen waren – wie alle vorindustriellen Kraft- und Arbeitsmaschinen (Wassermühlen, Schöpfträder, Hammerwerke) aus Holz errichtet.

Erst mit der Industriellen Revolution im 19. Jahrhundert fand das „hölzerne Zeitalter“ sein Ende. Andere Materialien ersetzen nun in vielfältigen Funktionen das Holz. Der Steinbau trat an die Stelle des Fachwerkbau, Schiffe und Maschinen wurden aus Eisen und Stahl hergestellt, Kohle und Koks dienten als Brennstoff für private Haushalte und für die Industrie. Obwohl das Holz so seine herausragende Bedeutung als Rohstoff verlor, wurde die Holzproduktion in den letzten hundert Jahren um das Dreifache gesteigert; denn die Papierindustrie benötigte immer mehr Holzschliff und Zellulose, und Holzwerkstoffe wie Sperrholz, Spanplatten und Hartfaserplatten fanden zunehmende Verwendung in der Möbel- und Bauindustrie.

So ist es zu erklären, daß Deutschland schon seit den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts vom Export zum Holzimportland wurde.

*It. dicitur Remiscere Hermannus de Wynteren perrexit ad partes superiores ...*  
*Una Seite aus den Baurechnungen des Stiftes St. Viktor zu Xanten.*  
*Am Sonntag, dem 28. Februar 1423 brach Hermann von Königswinter auf an den Oberrhein, um Steine, Holz und anderes, zum Gebrauch in der (Dombau-)Hütte Erforderliches einzukaufen. Er kehrte zurück am 3. April. ...*  
*Im Zusammenhang mit dieser Reise und den Einkäufen werden Ausgaben für die folgenden Zwecke verzeichnet:*  
*... an den Herrn Theoderich von Horst, Dekan von St. Mariengraden (Köln), damit dieser von dem Kölner Herrn Zollfreiheit erwirken möge an den Kölner Zollstellen für die Steine und das Holz der Hütte ...*  
*... für 7 Baumstämme von 50 Fuß (Länge), 11 Stämme von 40 Fuß, 3 Stämme von 40 Fuß mit einigen anderen, für das Floß benötigten Stämmen ...*  
*... für die Herstellung eines Floßes aus den genannten Stämmen ..., für Nägel, ein Seil, Ruder und anderes Zubehör zum Floß ..., Lohn und Ausgaben der Flößervon Mainz bis Andernach ..., Zollgebühr von Mainz bis Andernach ...*  
*... für 18 Wagenladungen Tuffsteine (,gadelscher'), deren Transport und Verladung ...*  
*... für die Floßfahrt von Andernach bis Königswinter ...*  
*... für 235 Fuß Drachenfelser Stein (,drakenvelts') ...*  
*... für die Floßfahrt von Königswinter bis Xanten ...*  
*... für Blei, Eisen, Dachschiefernägel ...*  
*... Ausgaben und Lohn des Hermann von Königswinter an 35 Tagen, die er mit dem genannten Handel verbracht hat. ...*  
*(Original: Hauptstaatsarchiv Düsseldorf)*

„lt. dom. Remiscere Hermannus de Wynteren perrexit ad partes superiores ...“

Eine Seite aus den Baurechnungen des Stiftes St. Viktor zu Xanten.<sup>10</sup>

„Am Sonntag, dem 28. Februar 1423 brach Hermann von Königswinter auf an den Oberrhein, um Steine, Holz und anderes, zum Gebrauch in der (Dombau-)Hütte Erforderliches einzukaufen. Er kehrte zurück am 3. April. ...“

Im Zusammenhang mit dieser Reise und den Einkäufen werden Ausgaben für die folgenden Zwecke verzeichnet:

„... an den Herrn Theoderich von Horst, Dekan von St. Mariengraden (Köln), damit dieser von dem Kölner Herrn Zollfreiheit erwirken möge an den Kölner Zollstellen für die Steine und das Holz der Hütte ...“

„... für 7 Baumstämme von 50 Fuß (Länge), 11 Stämme von 40 Fuß, 3 Stämme von 40 Fuß mit einigen anderen, für das Floß benötigten Stämmen ...“

„... für die Herstellung eines Floßes aus den genannten Stämmen ..., für Nägel, ein Seil, Ruder und anderes Zubehör zum Floß ..., Lohn und Ausgaben der Flößervon Mainz bis Andernach ..., Zollgebühr von Mainz bis Andernach ...“

„... für 18 Wagenladungen Tuffsteine (,gadelscher'), deren Transport und Verladung ...“

„... für die Floßfahrt von Andernach bis Königswinter ...“

„... für 235 Fuß Drachenfelser Stein (,drakenvelts') ...“

„... für die Floßfahrt von Königswinter bis Xanten ...“

„... für Blei, Eisen, Dachschiefernägel ...“

„... Ausgaben und Lohn des Hermann von Königswinter an 35 Tagen, die er mit dem genannten Handel verbracht hat. ...“  
(Original: Hauptstaatsarchiv Düsseldorf)

# Geschichtlicher Überblick

von Angelika Kolsdorf-Krause und Elmar Scheuren

## Vorgeschichte:

Konkrete Hinweise auf Holztransporte in Form von Flößen sind nicht bekannt.

Der Holzbedarf dürfte in der Regel in der näheren Umgebung gedeckt worden sein. Ähnlich wie an anderen Wasserläufen, wo entsprechende Belege bekannt sind, wurden Flöße vermutlich auch am Rhein als Transportmittel für Güter und Personen eingesetzt.<sup>6</sup>

## Römische Zeit:

Erste Belege für den Bau von Flößen, sowohl als Wasserfahrzeuge als auch für Holztransporte.

Caesar berichtet, daß die Sugambri mit Hilfe von Flößen den Rhein überquerten.<sup>7</sup>

Für Köln ist ein „negotiato(r) ligna(rius)“ (= Holzhändler) belegt.<sup>8</sup>

## Mittelalter:

Zunehmende Bedeutung der Flößerei durch steigende Holznachfrage in den Städten; Flöße dienen zum Holz- und Warentransport.

1209:

In einer Kohlenzer Zollrolle werden „Vloze“ ausdrücklich genannt und hinsichtlich des Zolltarifs mit den größten Schiffen gleichgestellt.<sup>9</sup>

1423:

Der am Xantener Dom tätige Steinmetz Hermannus de Wynteren (= aus Königswinter stammend) kauft Holz in Mainz, läßt es zu einem Floß einbinden und unterwegs – in Andernach und Königswinter – Steine und andere Materialien zuladen (vgl. nebenstehenden Auszug).<sup>10</sup>

## Neuzeit:

Nach dem Dreißigjährigen Krieg (2. Hälfte des 17. Jahrhunderts) Aufschwung der Flößerei durch den Holländerholzhandel; Bau von „Riesenflößen“ bis ca. 1815.



*Transportfloß auf der Donau. Holzschnitt aus Schiedels Weltchronik. 1493 (Ausschnitt)*

## Ca. 1800 bis 1850:

Letzter Höhepunkt des Floßholzhandels; im Zuge der Industriellen Revolution steigt die Holznachfrage in den neuen Industriezentren der preußischen Rheinprovinz (Ruhrgebiet, Niederrhein).

1804:

Erleichterung der Flößerei durch die Aufhebung zahlreicher Rheinzölle und Stapelrechte im sogenannten „Oktroi-Vertrag“.

## Nach 1850:

Rückgang des Floßholzhandels:

- Rheinkorrekturen, zunehmender Schiffsverkehr, Brückenbauten und der Erlaß neuer Sicherheitsvorschriften behindern mehr und mehr den Floßverkehr;
- konkurrierende Transportmittel wie Eisenbahn und Lastkraftwagen setzen sich durch.

1968:

Letztes gewerbliches Holzfloß auf dem Rhein.<sup>11</sup>

# Zur Technik des Flößens

von Jakob Sieger

Der Transport von Holz aus den Ursprungsgebieten – häufig unwegsamen Waldgebieten – zu überregionalen Umschlagplätzen stellte sowohl die Waldeigentümer als auch Holzhändler vor gewaltige technische Probleme. Zu deren Bewältigung lag es nahe, natürliche Gegebenheiten wie Gefällstrecken und eben auch Wasserläufe möglichst optimal auszunutzen. Je nach den örtlichen Voraussetzungen wurden in den verschiedenen Regionen sehr unterschiedliche Transport- und damit auch Floßformen entwickelt.

Eine Form der Flößerei war die „Trift“ oder „Wildflößerei“. Dabei wurde das zu flößende Holz in das Floßgewässer eingeworfen, am Bestimmungsort durch „Holzrechen“ aufgefangen und mit Floßhaken an Land gezogen. Die Holzrechen mußten die gesamte Gewässerbreite absperrn und waren aufwendige und teure Holzkonstruktionen.

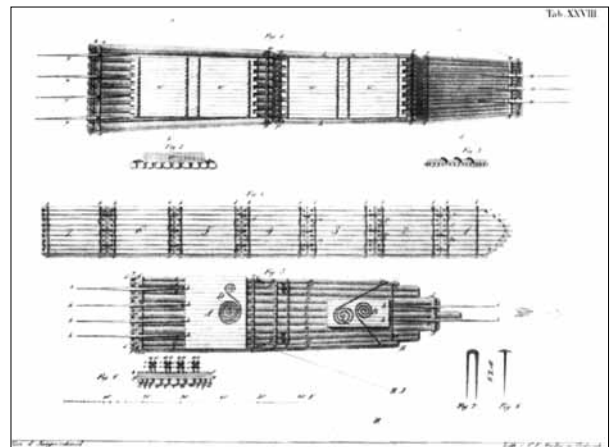
Die Nachteile dieser Methode waren hohe Verluste an Holz sowie ein großer Zeit- und Personalaufwand. Die Trift wurde in der Hauptsache auf kleinen Flüssen der Waldgebiete für Brennholztransporte über kurze und mittlere Entfernungen durchgeführt.

Langholz und „Borte“ (Bretter) – gelegentlich auch Brennholz – wurden zu Flößen eingebunden und über weite Strecken verfloßt. Die Flöße wurden in verschiedenen Formen und Techniken, die vom jeweiligen Material und dem vorhandenen Gewässer abhängig waren, gebaut.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Flößerei war ein konsequenter Ausbau der

in den Einschlaggebieten vorhandenen Gewässer, auch kleiner Bäche, zu Floßstraßen. Dazu mußten diese von Steinen und Felsblöcken befreit werden. Reichte die Wassermenge und -tiefe nicht aus, mußten Stauwehre, Schwöllungen, Floßteiche und andere Flößereinrichtungen gebaut und laufend unterhalten werden.

Für den Langholztransport von den Hängen der Bergwälder zu den Einbindeplätzen („Bindstatt“) mußten Schleifwege und kilometerlange, aufwendige und gefährliche Holzrutschen, sogenannte Riesen,



*Verschiedene Floßformen für ‚nicht tiefgründige‘ Gewässer, oben: Langholzfloß mit Ruderstreichen und Oblast (Bretter), Mitte: ‚Verbohrtes Bordfloß‘ oder ‚Dielspitzen‘, unten: Langholzfloß mit Stechur (Jägerschmid 1828)*

gebaut werden. Allein diese Einrichtungen verschlangen schon große Holzmengen, da sie in der Regel aus Holz gebaut wurden. Auf den Bächen und Flüssen des Schwarzwaldes waren die Langholzflöße oft nur wenige Stammdurchmesser breit, bis zu 600 m lang und so beweglich gebaut, daß sie den Windungen der Gewäs-

ser folgen konnten. Sie wurden mit Brems- und Steuereinrichtungen versehen und bestanden aus 8 bis 20 „Gestören“, das heißt 8 bis 20 Floßteilen, die jeweils in Stammlänge hintereinander angeordnet waren. Bezeichnungen wie Brennläßt (Brennholzfloß), Bordfloß (Bretterfloß), Holländerfloß (Floß aus Hol-



*Enzfloß um 1900: Ein aus vielen schmalen „Gestören“ gebundenes floß windet sich durch die Bachbiegungen*



*Wiedendrehen im Schwarzwald; im Hintergrund erkennbar ist der „Bähofen“*