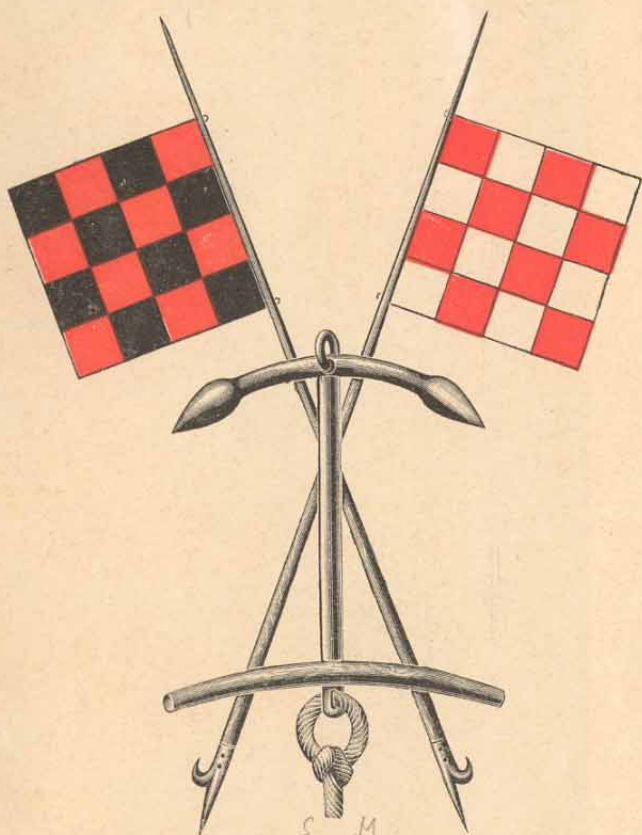


Die

Flößerei auf dem Rhein.



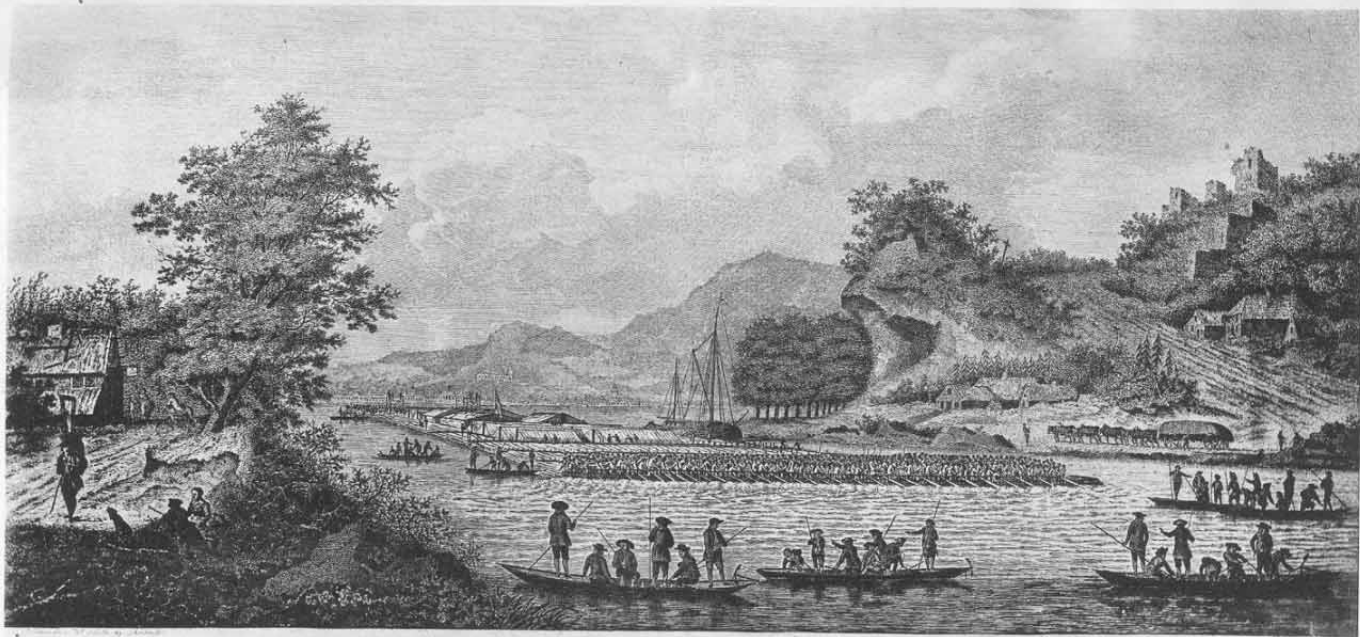
^S ^M
Von S. Mohr.

BA-6

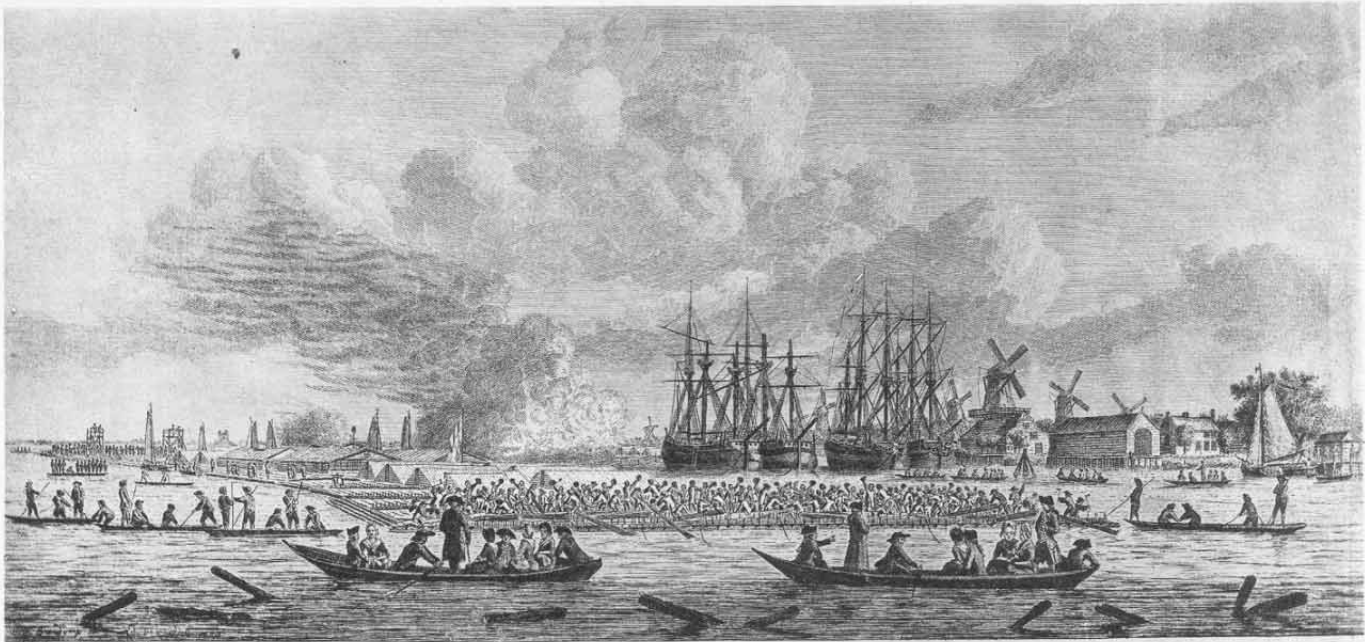
33

1897.

Druck von J. Ph. Walther
Mannheim.



HET AFKOMEN VAN EEN HOUTVLOT, OP DEN RHYN, EEN UUR
BOVEN DE STAD BONN.



HET ANKEREN VAN EEN HOUTVLOT, VOOR DE STAD DORDRECHT.

Die Flößerei auf dem Rhein.

Wer heutigen Tages eine Rheinreise macht, dessen Blick wird hier und da auf kurze Zeit durch ein langsam und schwerfällig vorüber treibendes Holzfloß gefesselt werden, dessen blanke Bretterhütten schon von Weitem im Sonnenschein erglänzen, und wer durch die in Trümmer liegenden Burgen des Rheins sich ohnehin zu Betrachtungen über das Werden und Vergehen aller menschlichen Werke angeregt fühlt, der wird vielleicht auch bei dem Anblick eines solchen Flosses seine Phantasie in die Vergangenheit versenken und zu ergründen suchen, wie wohl unsere Vorfahren die Flößerei betrieben haben mögen, in einer Zeit, wo noch keine Dampfschiffe vorhanden waren und der Strom des Rheines sich noch ungezügelt über gefährliche Riffe und Sandbänke wälzte. Und in der That, der Flößereibetrieb vergangener Zeiten verdient schon einige Nachforschungen, er ist so ehrwürdig an Alter, daß selbst die ältesten Burgen über seine Entstehung Nichts zu sagen wüßten, dabei voll Romantik, und ernährte in seiner Blüthezeit eine außerordentlich große Zahl von Menschen, ein hartes Geschlecht, dessen Thatkraft und Unternehmungslust es wohl zukommt, den Nachkommen ein wenig im Gedächtniß erhalten zu werden.

Diese Blüthezeit hat die Flößerei freilich längst hinter sich; durch das Abnehmen des Holzüberflusses in den den Rhein und seine Nebenflüsse umgebenden Ländern ist sie bereits zu einem Schatten dessen was sie einst war zusammengesmolzen; sie hat sich dem Großbetrieb der Schifffahrt unterordnen, und, um dem modernen Verkehrsbedürfniß sich anzupassen, in neuester Zeit sogar die Dampfkraft in ihren Dienst stellen müssen; die Romantik der alten Zeit ist auch hier unwiederbringlich dahin, und wer weiß, ob nicht künftige Anwohner des Rheins Flosse gar nur vom Hörensagen kennen werden?!

Diese Betrachtung ließ den Plan in mir entstehen, zusammen zu tragen, was sich etwa in alten Aufzeichnungen über die Rheinflößerei früherer Zeiten vorfinden möchte, und daran aus eigenem Wissen eine kurze Beschreibung und Entwicklungsgeschichte in der neuern Zeit bis auf den heutigen Tag zu knüpfen. In ersterer Hinsicht ist meine Ausbeute leider nur sehr gering gewesen, die Flößer sind eben keine schreibende Kunst, und die sogenannten Helden der Feder mögen wohl vor den Beschwernten einer Floßfahrt, namentlich aber der Rückreise, zurückgeschreckt sein, vielleicht sich auch zu vornehm dafür gehalten haben. So scheint es, daß bis zum Jahre 1789 die Flößerei noch keinen Geschichtsschreiber gefunden hat, in diesem Jahre aber machte der damalige Pfarrer J. G. Lang von Neuendorf eine Floßfahrt mit einem großen Holländerfloß von Narnedj bis Dordrecht, und hinterließ uns davon eine höchst anschauliche und ausgiebige Beschreibung in seinem Werke „Reise auf dem Rhein“. Lang war ein schwärmerischer Verehrer der Schönheiten des Rheins, den er mehrmals, nach damaliger Sitte in einem kleinen, nur von einem Mann geführten Kahn befahren hat, dabei ein guter, gewissenhafter Beobachter. Als Pfarrer von Neuendorf, einem richtigen Flößerdorf und Haupt-Ländelplatz für Flosse unterhalb Coblenz, war ihm der Anblick solcher gewiß nichts Neues, als aber sein lang gehegter Wunsch, einmal eine Floßfahrt mitmachen zu können, in Erfüllung ging, da überkam ihn doch Staunen und Bewunderung, deren er mit folgenden Worten gedenkt:

„Eine Floßreise ist ein Schauspiel, das dem, der noch mit keinem Floß bekannt ist, unglaublich vorkommen, und dem, der es zum ersten Mal ansichtig wird, Staunen erregen muß! 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 solchen ungeheuren sich daher bewegenden Maschine, deren man sich auf dem Rhein vorzüglich vor allen andern Flüssen in Europa und vielleicht in der ganzen Welt, zum Holzhandel bedient. Sie sind die Riesen unter unsern Fahrzeugen. Man denke sich eine schwimmende Holzinsel von ungefähr 1000 Fuß Länge und 90 Fuß (130 einschließlich der Anhänge) in der Breite, 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 Kuder knechten und Arbeitern bewohnt werden,

so kann man sich ungefähr einen Begriff von einem Floß machen, welches der majestätische Rhein auf seinem stolzen Rücken, wie ein anderer Atlas der die Welt trug, vor den Augen seiner freudigen Uferbewohner daher trägt!“

Lang war von dem Floßherrn, dessen Gast er war, ein Meisterknecht zugetheilt, der ihm über Alles und jegliches Ding so den Bau und die Fortbewegung des Flosses betraf, während der Fahrt genaue Auskunft geben mußte; er hat darüber sehr ausführliche Aufzeichnungen gemacht, die durchaus den Stempel der Wahrscheinlichkeit an sich tragen, mit Ausnahme solcher, die sich auf Werthsummen beziehen, und wohl auch dem Meisterknecht nicht geläufig waren. Ich werde im weiteren Verlauf sehr häufig von diesen Aufzeichnungen Gebrauch machen.

Leider enthält auch das Buch Langs gar nichts über die weiter zurück liegende Entwicklungsgeschichte der Flößerei, sodaß wir in dieser Hinsicht fast ganz auf Vermuthungen angewiesen sind, sicher muß man aber annehmen, daß sie im Lauf der Jahrhunderte höchst mannigfaltige Zustände durchlaufen hat, bis man sich erkühnte, so ungeheure Colosse den Rhein hinunter schwimmen zu lassen.

Der verstorbene, in rheinischen Schifffahrtskreisen allgemein bekannte Herausgeber des Jahrbuches „*Rhennus*“, G. Schirges, hat in seinem Jahrgang 1858 eine Novelle „*Der Flößer*“ gebracht, die kurz vor der französischen Revolution spielt, und in welcher ebenfalls die ziemlich eingehende Beschreibung eines Flosses aus damaliger Zeit vorkommt; die Angaben stimmen auffallend mit denjenigen Langs überein, sodaß ich vermuthen, der Verfasser werde ebenfalls aus dessen Werk geschöpft haben; die angeführte Novelle ist übrigens wegen ihrer höchst anschaulichen Schilderungen sehr lezenswerth, sie schildert unter anderm den nächtlichen Brand der Provianthütte durch Brandstiftung und gleichzeitiges Abhauen der Landtane durch ruchlose Hände, sodaß das Floß ins Treiben kam, und in der Verwirrung die Floßkasse sollte beraubt werden können.

Quetsch in seiner „*Geschichte des Verkehrswezens am Mittelrhein*“ erwähnt, daß urkundlich schon vor 1000 Jahren Tannenstämmen vom Schwarzwald nach dem Mittelrhein gefloßt worden seien, sowie daß Ende des 17. Jahrhunderts Frankfurter Holzhändler namens Von Stockheim, mit Bewilligung der Kur=Mainzer Regierung und unter dem Beistand der Holländer, das Bingerloch mit ungeheuern Kosten derart aussprengen ließen, daß nunmehr die größten Flosse passiren konnten.

Lang erwähnt demgegenüber, daß noch (oder vielleicht wieder?) 1789 die Flosse in einzelnen Theilen von Mainz bis Ramedy unterhalb Andernach verbracht und erst hier in große Holländerflosse umgebaut worden seien. Man kann wohl annehmen, daß beide Angaben richtig sind, und die Gesplogenhelten sich häufig, je nach der wechselnden Gestaltung des Strombettes und dem technischen Fortschreiten des Flosßbaues, änderten.

W. G. von Moser bringt im „**Forstarchiv**“ Um 1790 ebenfalls Einiges über die Rheinflößerei damaliger Zeit, was im Wesentlichen mit Lang übereinstimmt. Interessiren mag es hier vielleicht, daß er bei einer Besprechung der Calver Holzcompagnie erwähnt, Mannheim sei für den Schwarzwälder Holzhandel, was Dordrecht für den rheinisch-holländischen, nämlich Hauptmarkt und Stapelplatz. „Für alle Gefahr könnte man den Calver Holzhandel gesichert halten, wenn nicht das Holzlager in Steinmauern und Mannheim der großen Gefahr bei Eisgang und Ueberschwennung, was sich in den letzten Jahren so oft und herb ereignete, unterworfen wäre, und nicht das Creditiren von 50, 80 bis 100 Tausend Gulden bei dem Holländer Flosßherrn, die man einestheils nur dem Ruf, also äußeren Wahrnehmungen nach kennen kann, und anderntheils bei aller Solidität durch unglückliche Flosßreisen aus reichen Leuten Bettler werden können, unvermeidliche Gefahr auf sich hätten.“

„Die häufigen, oft schneckenförmigen Krümmungen, die Felsen und Inseln des Stromes, und dabei die Länge und Breite und Unbeugsamkeit einer ungeheuern Maschine erheischen eine höchst zuverlässige, praktische Schifferkenntniß, und vorzüglich ein scharfes Augenmaaß des ersten Steuermanns, warohne Alles zu Trümmer gehen würde; für gewaltsame, durch Sturm verursachte Zerberstung kann solche freilich nie bürgen. So scheiterte 1783 ein **Nell'sches** Flosß nächst **Barth (Lorch?)**. Immerhin, obschon minder schmerzlich, ist's dem Flosßherrn, wenn Monate lang derselbe still liegen und der benötigten Wassermenge harren muß, da der tägliche Aufwand eines großen Flosses wenigstens 250 Gulden, und wöchentlich, den Aufwand für Honneur mitgerechnet, auf 1800 Gulden zu stehen kommt.“

Leere, verborgene Zwischenräume im Flosßboden sollen Kammern heißen haben, und dem Schmuggel, namentlich mit Wein, gedient haben.

„Wenn bei günstigem Wind und Wasser ein Floßhändler 2 Kapital-Flosse — so nennt von Moser die großen Holländer Flosse — gen Holland in einem Jahr liefert, wie denn im Jahr 1785 Von Hausen, Holzhändler in Saargemünd, 3 Flosse nach Holland führte, dann ist's eine große und glückliche Unternehmung.“

Auch in Flößer-Kreisen sind über die Flößerei früherer Jahrhunderte nur wenig und unzuverlässige Traditionen erhalten, die ich lieber unterdrücken will; glaubhaft erscheint unter damaligen Verhältnissen, daß die Leute, die eine Floßfahrt nach Holland vorhatten, ihr Testament machten und auf Tod und Leben Abschied nahmen, auch daß sie häufig von da erst im zweiten Jahr wieder zurückkehrten; ebenso, daß die Floßfahrt selbst oft Monate lang durch niedrigen Wasserstand, eine angeschwemmte Sandbank oder dergleichen Hindernisse aufgehalten wurde, daß Flosse in Folge davon, vom Winter überrascht, im Strome eingefroren, und zur Weiterfahrt das Frühjahr abwarten mußten. An Sorgen, Aufregungen und Gefahren für Gut und Leben ist das Gewerbe gewiß stets überreich gewesen; wieviele Flosse mögen im Verlauf der Zeiten, vom Sturm verweht, an Klippen gescheitert sein, und wieviele stumme Zeugen solcher Katastrophen in Gestalt von versunkenen Eichenstämmen, Ankern, Ketten und andern Geräthen mögen noch heute an den tiefen Stellen des Rheines schlummern!

Ehe ich nun zur Beschreibung des Floßbaues am Ende des vorigen Jahrhunderts nach **Lang** übergehe, möchte ich hervorheben, daß ich mich geflissentlich aller trockenen Zahlen, überhaupt alles dessen enthalten werde, was den Schein einer beabsichtigten Belehrung erwecken könnte, da mein Plan lediglich ist, eine möglichst angenehm lesbare, wahrheitsgetreue Schilderung der Rheinischen Flößerei zu geben, in Erinnerung an deren vergangene Blüthezeit.

Ueber Ursprung und Art der Hölzer, welche die Rheinflosse bilden, führe ich nur kurz an, daß in früheren Zeiten ganz naturgemäß die dem Rhein und seinen Nebenflüssen zunächst gelegenen Waldungen ausgebeutet wurden, daß der zunehmende Holzbedarf, im Verein mit der Ausbildung der Verkehrswege, den Kreis aber immer größer zogen, und heut zu Tage sehr bedeutende Mengen aus entfernten Gegenden per Eisenbahn nach dem Rhein und seinen Nebenflüssen gebracht, hier ins Wasser geworfen und zu Flossen verbunden werden.

Die Holzgattungen sind zu allen Zeiten vorwiegend Weißtannen, Fichten, Föhren und Eichen gewesen, gemäß den Beständen unserer mitteleuropäischen Wäldungen.

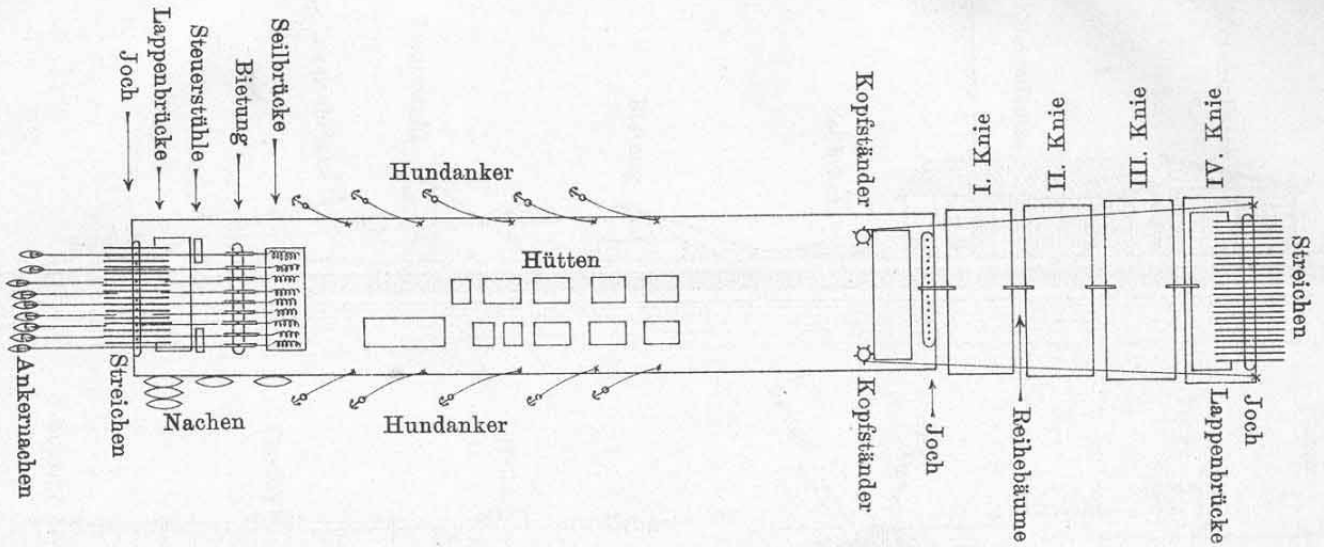
Es versteht sich von selbst, daß die Flößerei auf dem oberen Rhein, den Nebenflüssen und auf den kleinen reißenden Gebirgs-gewässern, — abgesehen von dem Unterschied in der Größe der Flosse, — je nach deren Beschaffenheit und charakteristischen Eigen-thümlichkeiten, auch sonst die allermannigfaltigsten Unterschiede aufweist; besonders die kleinen Gebirgs-gewässer haben vielfach höchst interessante, erfindungsreiche Betriebsweisen, deren Beschreibung meinem Zweck aber fern liegt.

Herr Pfarrer Lang führt uns also nach Narnedj, welches er als einen höchst bedeutenden Floßhafen für den Zusammenbau der von Oben kommenden kleineren Flosse bezeichnet, auf ein im Bau bereits weit vorgeschrittenes Floß und sagt:

„Das Hauptstück des Flosses ist eine aus verschiedenen kleineren beige-schwemmten Flossen oder sogenannten Böcken zusammengesetzte Maschine, die theils zu Mannheim, theils zu Mainz ihre erste Entstehung erhält, und unterhalb Coblenz oder Andernach, zuweilen auch noch weiter hinunter, durch eine verhältnißmäßige Fügung zu ihrer gehörigen Vollkommenheit gelangt.“

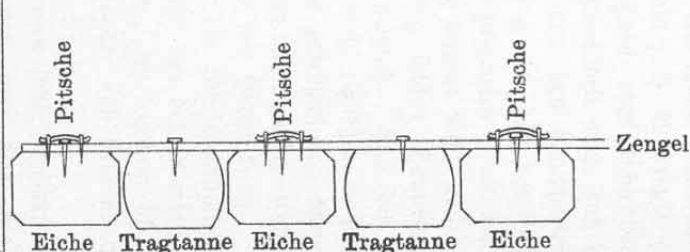
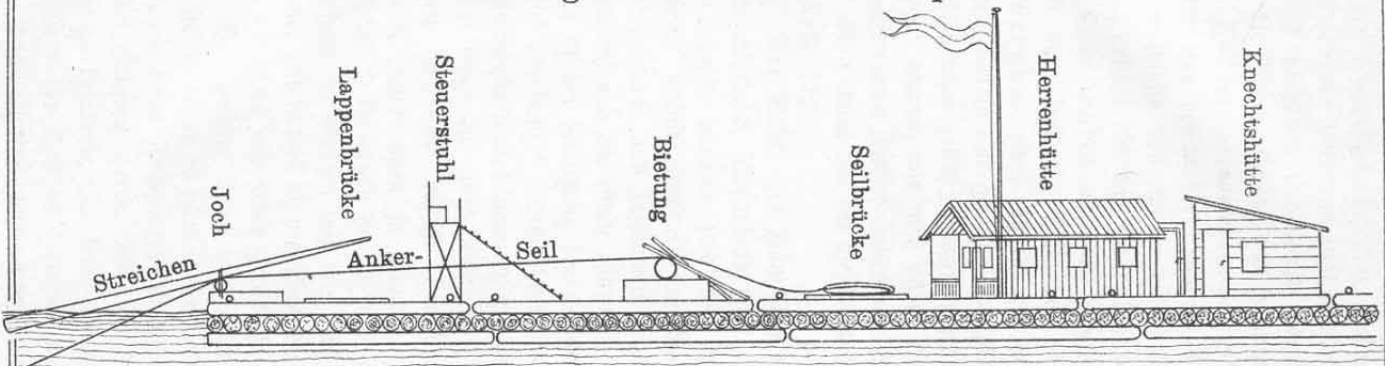
Herr Lang hat Glück gehabt, denn er befand sich an Bord eines großen, sogenannten Holländer-Flosses. Die für Holland bestimmten Flosse waren immer die größten und schwersten, welche den Rhein befuhren, ersteres wegen der mit der Größe relativ abnehmenden Unkosten, letzteres, weil Holland stets der Haupt-Consument für das schwerere Eichenholz war. Auf den Bau und die Ausrüstung dieser Flosse wurde stets ganz besondere Sorgfalt verwendet, eben weil sie größtentheils aus den werthvolleren und leicht zum Sinken kommenden Eichenstämmen bestanden, der längeren Reise wegen, und weil sie auf den breiten Gewässern der Niederlande starken Stürmen gewachsen sein mußten.

Das erwähnte Hauptstück eines solchen Flosses, ein völlig unbiegsames Rechteck, hatte geregelt eine Länge von 10 platten Murgtannen à durchschnittlich 70—72 Fuß, gleich 700—720 Fuß. Die Breite war ungleich und richtete sich nach der Länge der zu Bundsparren (Querhölzern) verwendeten Murgtannen, beim vorliegenden Floß 90 Fuß. Zum Schutze des Hauptstückes wurden an beiden Seiten der ganzen Länge nach Anhänge von je 15 bis 16 Fuß Breite, nur aus Tannen bestehend und weniger beladen

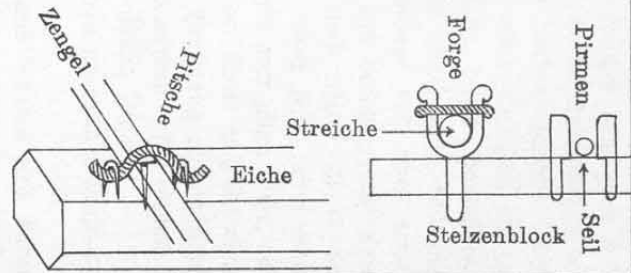


Holländer Floss 1780. 1000 Fuss lang, 130 breit.

1780. Längsschnitt des hinteren Kopfes.



Zusammenbau.



als das Hauptstück, befestigt, außerhalb welcher dann noch je 2 bis 3 Tannen lose angehängt wurden, welche bei Anfahrungen den Anprall aushalten und leicht losgehauen werden konnten, sodaß also die Gesamtbreite des Hauptfloßes etwa 130 Fuß betrug.

An der vorausfahrenden Schmalseite dieses Hauptfloßes wurden nun voreinander noch 3—4 Kniee angebracht, das sind kleinere Floße von nur je einer Tannenlänge und jedes etwas breiter gebaut als das Hauptfloß oder das voraufgehende Knie. Die Kniee wurden mit dem Hauptfloß und unter sich in der Mitte der Breite in Abständen von je 6—8 Fuß durch einen Reihbaum, einer jungen, grünen, daher noch zähen Eiche, verbunden, welche eine gewisse Beweglichkeit der Kniee nach Art eines Fischschwanzes zuließ; bewirkt wurde die Bewegung mittels Kopfständern, worauf wir noch näher eingehen werden. Als Grundriß des gesammten Floßes haben wir also beiläufig Figur 1.

Nun etwas von der Beschaffenheit dieser ungeheuren Maschine, wie Lang sagt:

„Der Boden des Hauptstückes ist aus Tannen und Eichen zusammengebaut, selbstredend jeder Stamm der Länge des Floßes nach liegend, darüber sind die bereits erwähnten Bundsparren geschleift, womit jeder einzelne Baum durch 3 Wiedzöpfe (am Feuer gedörrte und zusammen gedrehte Hasel- oder Fichtenstöcke) verbunden, und die Binde zudem so fest zugerädelt wird, daß das Ganze in der Fertigung der gesügten Bäume den dauerhaftesten Anblick verschafft.“ Lang berichtet auch genau, wie der Boden mittels Wiedzöpfen, Klammern und Nägeln zusammen gebaut wurde, aber er möge mir nicht verübeln, daß ich daraus nicht recht klug werden kann; die völlige Deutlichmachung solcher Hantirungen ist ohne Zeichnungen ja beinahe nicht möglich. Aus den angegebenen Hilfsmitteln können wir aber wohl schließen, daß das Verfahren im Ganzen mit dem noch heute gebräuchlichen übereinstimmt, und so will ich versuchen, dieses hier näher zu bezeichnen, sonst würde es mir sicher gerade so gehen wie Herrn Lang.

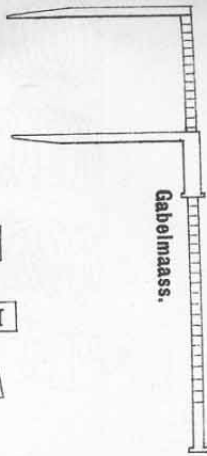
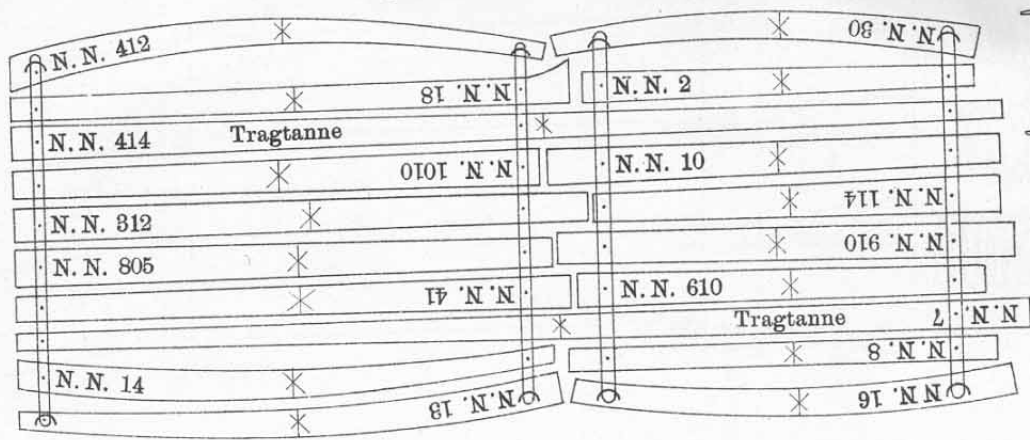
Der geehrte Leser möge mir hier die Weitschweifigkeit zu gute halten, aber es handelt sich darum, ihn von der zuverlässigen Festigkeit eines Fahrzeuges zu überzeugen, mit welchem ich ihn nachher einladen werde, mit mir den sagen- und klippenreichen Rhein zu befahren, also keine Kleinigkeit. —

Für den Fall es Jemand nicht wissen sollte, erwähne ich hier, daß Eichenstämme nicht immer flott (auf dem Wasser.

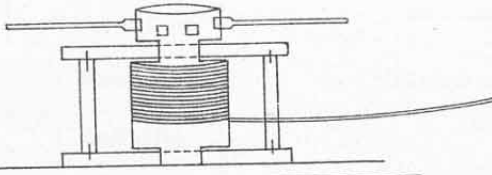
(schwimmend) sondern sehr vielfach senk sind (im Wasser untergehen, sinken). In besonders hohem Maaß haben diese Eigenschaft die im oberen Rheinthal wachsenden Eichen, welche ihrer großen Festigkeit und Zähigkeit wegen früher für Schiffbauzwecke besonders begehrt waren. Daraus ergibt sich, daß nur aus Eichen bestehende Flosse nicht denkbar sind, es müssen Tannenstämme dazwischen gebracht und mit den Eichen derart verbunden werden, daß letztere von ersteren mit über Wasser gehalten werden. Die Eintheilung wird durch mancherlei Gesichtspunkte bedingt, auf die wir hier und da zurückkommen. Das Verfahren ist Folgendes: Quer über Eichen und Tannen werden sog. **Zengel** (gerade Buchen- oder Fichten-Stämmchen von ca. 12 cm Durchmesser, die auf zwei gegenüberliegenden Seiten etwas abgeplattet sind) gelegt, derart daß ungefähr an jedem Ende einer Eiche ein Zengel zu liegen kommt. Auf die Mitte jeden Stammes treffend, wird ein Loch durch den Zengel gebohrt und dadurch ein geschmiedeter Nagel mit großem Kopf geschlagen. (20—25 cm lang, 6—10 Stück auf 1 Kilo schwer.) Siehe Zeichnung, welche gleichzeitig eine geregelte, zum Verkauf zusammengebaute Eichen-Koppel darstellt. — Zu größerer Sicherheit werden quer über die Zengel an den genagelten Stellen noch sogenannte **Pitschen** aufgelegt, das sind Wiedstücke, welche, straff angespannt, an jedem Ende mittelst einer starken, geschmiedeten Klammer auf das Holz selbst aufgeschlagen werden. —

So rasch als sich dieses liest, geht freilich die Manipulation nicht ganz von Statten, es muß vor Allem Vorkehrung getroffen werden um die senken Eichen-Stämme an denjenigen Platz bringen zu können, wo sie im Floß oder der Koppel eingebaut werden sollen. Dazu bedient man sich der **Berg-Nachen**, Fahrzeugen von ca. 100 Ctr. Tragfähigkeit, die wir später als Anfernachen auf der Fahrt in anderer Function wieder begegnen. Quer über den Nachen wird eine sogenannte Berg befestigt, eine Gabel die eine mittelst Hebeln drehbare hölzerne Ketten-Trommel trägt, welche über Bord des Nachens hinaus ragt. Das lose Ende der Kette wird unter dem Floßtheil, in welchem die zu verkoppelnde Eiche liegt, durchgezogen und mittelst Klammern auf dieser festgeschlagen. Nun läßt man die Eiche sinken durch Heraus schlagen der sie haltenden Klammern und Nägel, die Kette wird aufgerollt bis die Eiche neben dem Nachen schwimmt; darauf wird mit dem Stamm zu dem Platz gefahren, wo er untergebracht werden soll, hier wie beschrieben befestigt und die Kette darnach wieder los gemacht.

Zusammengebaute Eichenkoppel 20 auf 8 mtr.



Kopfständer

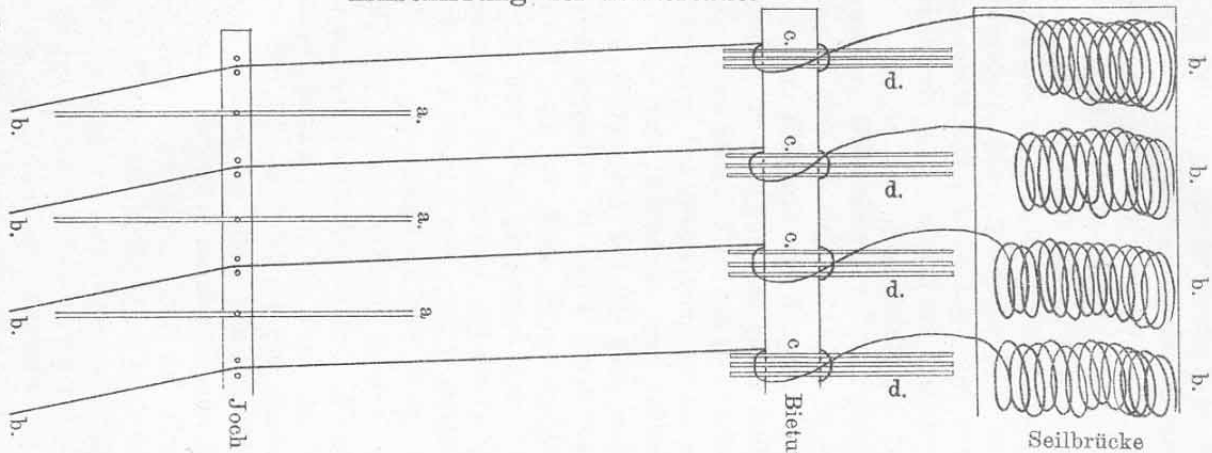


Gekrümmte Knien

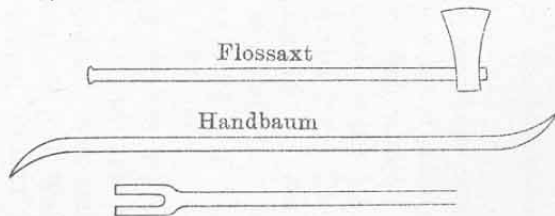
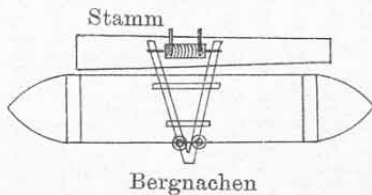
Vordertheil des Flosses.



Einschirring der Ankertaue.



- a. Streichen
- b. Ankertaue
- c. Häuschen
- d. Eselhölzer



Zum Einschlagen der Klammern und Nägel dient das dicke Hintertheil der Floßart, zum Wiederherausnehmen der **Handbaum**, ein schwerer eiserner Stab, der an beiden Enden eine kuhfußförmige Zange hat.

Nun möge der freundliche Leser einen Augenblick pausiren und sich vergegenwärtigen, welche Summe von Arbeit allein die Herstellung des Floßbodens von 700 auf 90 Fuß erheischt! — Ich lasse dann Herrn Lang in seiner Schilderung weiter fahren:

„Ist der Boden fertig, so wird das übrige Holz, Tannen und Eichen darauf geschleift, 3 Lagen einschließlic des Bodens übereinander, sodas daß das Hauptstück je nach dem Wasserstand seine angemessene Last von 6—8 Fuß tief bekommt, Alles in Ordnung gesetzt und darnach allemal mit Bundsparren befestigt.“

Die an dem Floß befindlichen Hölzer werden wie folgt bezeichnet: **Eichenbäume**, 4 kant. beschlagen, 30 Fuß und mehr lang, 22 Zoll und mehr dick; wenn sie 30 Zoll und mehr maßen, wurden sie **Mühlagen** oder **Kielholz**, wenn unter 22 Zoll, **Ruthen** genannt. 24—29 Fuß lang hießen **Halbe Bäume**, 18—23 Fuß lang hießen **Klöze**. Dann gab es noch **Runde**, d. h. unbeschlagene Eichen-Klöze und **Wagenschuß**, der Länge nach durchs Herz gespaltene runde Eichenklöße von bestimmten Längen. An den beiden Hälften war das lose Herz herausgebeilt und die Kanten etwas abgeplattet; es wurde hierzu das zarteste Holz verwendet, welches dann zu feinen Schreinerarbeiten diente. Auch heute werden noch solche Wagenschuß nach Holland geführt. **Knorren** nannte man unzubereitetes, gespaltenes Daubholz. **Tannen** waren 4 kant. beschlagen oder rund. Runde von 60—80 Fuß und 20—30 Zoll kamen nur vom Main, Rhein und Neckar. Beschlagene, sogenannte **Platte Tannen** von Murg und Neckar, waren von gleichen Dimensionen. **Meszbalken** 60—70 Fuß und dünner, wurden 2 für eine Tanne gerechnet. **Dickbalken** 44 Fuß 20—30 Zoll, 3 Stück für eine Tanne. Noch andere Sorten Hölzer wurden den Rhein hinuntergeslößt, gingen aber nicht nach Holland. Schließlich waren noch eine Menge geschnittener **Dielen** und **Bretter** von Rhein, Main und Murg an Bord.

Die weitere Zurüstung des Hauptflosses unterschied sich kaum von der noch heutigen Tages gebräuchlichen. An den beiden äußersten Enden desselben werden auf etwa 3 Fuß hohen Bretterstapeln die Stelzenblöcke, Tannenstämme von ca. 10 Zoll dick, aufgelegt; sie nehmen die ganze Breite des Hauptstückes ein und

werden durch schwere Tauenden, Wieden und Sprießen ganz fest mit dem Floßboden verbunden. Die **Stelzenblöcke** dienen gleichzeitig zwei Zwecken: Es werden in ihnen in angemessenen Abständen die **Jorgen** eingelassen, eiserne Gabeln in welchen die **Streichen** (Ruder) ruhen und sich um ihre Aze drehen können. Die Streichen waren 44 Fuß lange Balken, wie Ruder gezimmert, d. h. an dem für die Hautirung bestimmten Ende verzüngt, am Ruderende abgeplattet aber auf die ganze Breite belassen. Lang zählte am hintern Ende 16—20 Streichen; am vordern Ende des Hauptfloßes waren Stelzenblock und Streichen nur für den Nothfall daß die Rnie abreißen oder abgehauen werden müßten, dagegen war gleiche Einrichtung auf dem vordersten Rnie mit 22 Streichen angebracht. Die Streichen dienen nur zum Steuern des Floßes, sie ruhen schwebend in ihren Jorgen, sodasß ihr Unterende ins Wasser getaucht und darüber erhoben werden kann.

In den Zwischenräumen zwischen den Streichen sind je 2 kurz von einander abstehende schwere, buchene Pinnen eingelassen, durch welche die Ankertaue laufen, welche außer den Streichen zum Steuern, aber auch zum Landen der Flosse benützt werden. Der ganze Aufbau der Stelzenblöcke sammt Zubehör wird „**Joch**“ benannt.

Dicht hinter den Jochen kommen ihrer ganzen Länge nach die **Lappenbrücken** zu liegen, das sind aus dicht aneinander gereihten Dielen gebildete, ebene Bühnen, auf welchen die Mannschaft, je 7 Mann an einer Streiche, auf das Kommando des Steuermanns im Takt auschreitend, an den Streichen arbeitet. Sind die Streichen nach etwa 3 Schritten unwirksam geworden, so hebt sie die Mannschaft aus dem Wasser, springt auf einen Zuruf den gleichen Weg damit zurück und setzt sie aufs Neue ein.

In kurzem Abstand hinter den Lappenbrücken kommt der **Bettingsmast (Bietung)**, ein schwerer Tannenstamm, der ganzen Breite nach quer über das Hauptstück geschleift, gleich den Stelzenblöcken auf Bretterstapeln erhöht, und weil er den ganzen Zug der an ihm befestigten Anker auszuhalten hat, auf das Ingeniuseste mit dem Floßboden verbunden. Die auch am Vordertheil des Floßes angebrachte Bietung hat den Zweck, für den Nothfall rasch Ankertaue umlegen zu können, daß das Floß anrennen und dergestalt um seine Aze gedreht werden sollte, daß das Hintertheil voraus zu fahren käme (Schwaigen). Lang schreibt der besonders festen Konstruktion der Bettingsmasten, — wie er sie

benennt, — noch den weiteren Zweck zu, durch die außerordentlich starke und gute Verbindung an diesem Plage eine sichere Stelle für Rettung der Mannschaft zu schaffen, falls das Floß zerbrechen sollte.

In einigem Abstand hinter der Bietung kommt wieder eine der Lappenbrücke ähnliche Bühne aus Dielen, die **Seilbrücke**, worauf in langen Schleifen die Ankertaue (Lang zählte 14—16) aufgelagert werden.

Die Hantirung mit den Ankern findet nun folgendermaßen statt: Jedem Paar Pinnen im Stelzenblock entsprechend werden sogenannte **Häuschen** errichtet d. h. es werden eine Anzahl leichter Tannenstämmchen (**Gselhölzer**) in einem Haufen quer über den Bietungsmast gelegt. Das obere Ende jeden Taaes wird nun zuerst mehrfach um das Kreuz, welches Bietungsmast und Gselhölzer bilden, geschlungen und durch die entsprechenden Pinnen gezogen. Jedem Tau entspricht ein **Ankernachen**, welche während der Fahrt am Hintertheil des Flosses zu beiden Seiten in bestimmter Reihenfolge angehängt sind. Ein Theil jeden Taaes wird in seinen Nachen gezogen und am Ende ein 200 Pfund schwerer Anker befestigt. Die Mannschaft (je 7 Mann pro Nachen) rudert nun in der vom Steuermann angegebenen Richtung soweit das im Nachen befindliche Tauende reicht und wirft auf Kommando die Anker aus. Das Wiederaufholen der Anker geschieht durch Taue, welche am Kreuz derselben angebracht sind, (**Dehring-Seile**), an deren andern Ende sich schwimmende **Döpper-Fäßchen** befinden, welche die Stelle anzeigen, wo die Anker liegen. Sind die Anker ausgefahren, so bohrt sich deren eine Pfote in den Grund, sie verlangsamten dadurch den Fortgang des Flosses und zerren, wenn sie zum Zweck des Steuerens seitlich ausgeworfen wurden, das Hintertheil des Flosses so lange auf die gewünschte Seite, bis das Tau zwischen den Pinnen keinen Winkel mehr bildet. Der Fortgang des Flosses bewirkt, daß die Taue straff ankommen, und sie würden durch die Wucht ohne Weiteres zerreißen, trotz ihres Umfangs von 10—11 Zoll, wäre nicht die beschriebene Vorkehrung, sie nachzulassen, getroffen; dabei reiben sie sich aber derart um Bietung und Gselhölzer, daß fortwährend Wasser darauf geschöpft werden muß, damit sie nicht in Brand gerathen; bei schweren Landungen kommt es vor, daß die Taue sich derart in den Bietungsmast einfressen, daß sie mit der Art wieder herausgehauen werden müssen.

An den Langseiten des Flosses werden noch je mehrere Anker, die sogenannten **Sundaanker**, an Ketten eingeschirrt und bei der Landung des Flosses ausgeworfen; während des Stillliegens verhindern sie außerdem daß das Floß hin und her geweht werde.

Auf dem Hintertheil des Flosses, an den Enden der Lappenbrücke, wird je ein Steuerstuhl errichtet, ein etwa 10 Fuß hohes Gerüste, auf dessen Plattform sich eine Sitzbank für mehrere Personen befindet. Von diesem erhöhten Standpunkt aus erteilt der Steuermann während der Fahrt seine Kommandos.

Leider ist das Floß nun immer noch keineswegs zum Fahren klar, es muß noch einer höchst wichtigen Sache gedacht werden, nämlich der Unterkunft, und zwar der standesgemäßen Unterkunft, der ungeheuern Zahl von nahezu 500 Menschen, welche das Floß bewohnen werden. Unter der Floßbesatzung scheint von Alters her, wie nicht anders zu erwarten, stets eine höchst ausgeprägte Hierarchie geherrscht zu haben, und ich würde mich versucht fühlen, der Ordnung wegen hier zunächst darüber Näheres zu bringen, wüßte ich nicht, daß der freundliche Leser nach all' den trockenen Beschreibungen nun vor Begierde brennt, das Floß endlich einmal fahren zu sehen.

Nur soviel sei erwähnt, daß wir uns die Floßmannschaft nach der Sitte der damaligen Zeit in Kniehosen, Böpsen und Dreimastern denken müssen, eine auf moderne Menschen komisch wirkende Idee; auf alten Flößerei-Abbildungen finden wir sie aber derart dargestellt, und so muß es wohl so gewesen sein.

Ich unterdrücke darnach das Ausschriebliche und schildere nur noch im Flug (nach Lang) die Gebäulichkeiten, welche das Floß trug: Es waren freilich keine Paläste mit Portiären und Teppichen, sondern Hütten, flüchtig aus Brettern zusammen gezimmert, welche am Bestimmungsort gleich dem Floßholz verkauft werden. Vor den Augen des Herrn Lang haben sie aber doch Gnade gefunden, er gedenkt sogar, wie so viele nach ihm, mit einer gewissen Nührung der gedeckten Floßtafel und des immerwährenden herrlichen Appetits, sowie des köstlichen Schlafes auf dem so einfachen Lager. Da ist zuvorderst die **Herrenhütte**. Sie war in damaliger Zeit, da die Floßherren sie auf der Fahrt und während ihres ganzen, oft langen Aufenthaltes in Dordrecht bewohnten, verhältnismäßig recht üppig ausgestattet. Vor- und Rückwand bestanden aus festen, mit Thüren und Fenstern versehenen, zerlegbaren Giebeln, welche stets mit dem Floßgeräthe wieder herauf-

geschafft wurden, um aufs Neue zu dienen. Ihr Inneres theilt ein geräumiger Gang, wo einerseits der Abtheilung die Thüren zur Buchhalterei und den Schlafzimmern der Herren, andererseits zu dem Zimmer des Steuermanns, zum Behälter der kleinen Viktualien, der besseren Weine, und am Ende des Ganges zum Eintritt in den Speisesaal führen. Vor diesem Saal ist noch eine geräumige, offene Tente (Veranda) angebracht, von wo man den schönsten Ueberblick über das Floß und Ausblick nach beiden Seiten hat.

Die Hütten der Meisterknechte und Beiläufer (heute Ankerknechte genannt) entsprachen der noch heute üblichen Bauart. Sie werden über einem Gerippe aus Bengelu, nach hergebrachtem Muster, aus den vorhandenen Brettern zusammengenagelt, ohne diese zu zerschneiden, sind je nach Bedarf verschieden groß, geräumig und ansehnlich hoch. Die innere Einrichtung der Meister- und Knechtshütten fand Herr Lang reichlich und Alles darin in schönster Ordnung, auch übereinstimmend, nur daß Erstere ihre distinguirten Schlafstätten hatten. Der Tisch stand in der Mitte und Kisten und Kasten waren so rangirt, als man es in einem wohlrangirten Bauernhaus nur immer sehen mag.

„Die Beiläufer, welche ihrer Rangordnung nach den Knechten folgen, denn sie werden gemeiniglich zu seiner Zeit zu Knechten befördert, liegen nach gemeiner Art auf Strohreihen, und haben gegen das übrige Volk keinen weitem Vorrang, als daß sie ununterbrochen in Arbeit stehen und etwas mehr Lohn und etwas bessere Kost haben.“

„Die Tiroler- oder gemeinen Volkshütten endlich, sind ganz nieder gebaut, mit einem schmalen Gang in der Mitte, auf beiden Seiten nur mit Stroh bestreutem Lager für 80 bis 90 Mann; jedoch hatten die 7 zum Kopfständler bestimmten Mann ihre eigene Hütte.“

An weiteren Gebäulichkeiten kämen nun noch die allerwichtigsten, die Küche, das Provianthäuschen und der Stall, der freundliche Leser verüble mir aber nicht, wenn ich ihn mit dieser interessanten Schilderung noch etwas in Spannung halte um desto rascher der Abfahrt zuzueilen.

Lang beschreibt nun noch die zuvor stattfindende Zollabfertigung durch die Zollbeamten von Leutesdorf, Andernach, Linz und Bonn, welche 4 Bölle als eine Vergünstigung gleichzeitig vor der Abfahrt in Narnedy abgefertigt werden durften. Es fehlte dabei an dem üblichen Streit über die höchst aproximative

Bermessung, Ueberhebung von Zolljudern und Accidentien nicht, sodaß v. Moser über die 28 Zollstätten des Rheins sagt: es seien für die Floßherren ebensoviele Prüfungsorte, wo sie sich in der kostbaren Kunst üben, die Herzensmilde der Zoll-Herren durch beschwerliche Schlüssel zu öffnen. Wohl noch herbere Worte sind, und wohl mit Recht, über dieses codifizierte Raubritterthum gefallen.

„Nach vielem Feilschen und Dingen wurde man handels-
einig, und den Beschluß machte ein gemeinsames, solennes Mahl im Speisesaal, wo der herrlichste Tisch wohl und kostbar mit Speisen zugerichtet stand, auch köstliche Tropfen von Rhein, Mosel und Burgund, ja selbst der Champagner nicht fehlte, und wo die Zöllner in fröhlichster Weinlaune sich nun gegenseitig über die begangenen Zollfehler bewitzelten!“

Und nun lieber Leser „Zum Ausbruch!“ Ich lasse unserm Gewährsmann völlig das Wort: „Der andere Tag wurde bloß zur näheren Vorbereitung der Abfahrt bestimmt. Es wurden Boten ausgeschildt, um weiteres Volk zu wahrshauen, sich zur Abfahrt bereit zu halten: Bäcker, Metzger, Bender und alle zum Mundvorrath nöthigen Handwerker wurden beschäftigt, die Floßnachen wurden detachirt, kurz, es war so viel Lärm wo man nur hinsah, daß man hätte glauben können, man zöge mit einer kleinen Armee ins Feld, oder man wäre wirklich im Begriff eine Belagerung zu formiren. — Ein ungewöhnlicher Lärm brachte mich des andern Morgens früher als sonst aus meinem Schlafe, ich fand schon Alles in größter Bewegung: Ufer und Floß wimmelten von lauter geschäftigten Menschen. Ich konnte jetzt nicht Auge genug sein, um Alles zu übersehen was von allen Seiten vorging. Ein großer Theil Leute, welche Tags zuvor pro Mann engagirt wurden, retirirte sich an die Streichen, das Antervolk begab sich in die Nachen, und die Meisterknechte, bewaffnet mit ihren großen Haf-Stangen, als befehlende Unteroffiziere, theilten sich mit bedeutender Ernsthaftigkeit in ihre Posten. Der des andern Tags mit seinen unterhabenden Steuerknechten von Rüdesheim angekommene Steuermann machte auch seine Handgriffe, kurz, es war ein solcher Tumult, ein solches Getöse, daß ich mich bei einer Armee zu sein glaubte. Es ward hierauf, als Jeder seine Stelle eingenommen hatte, etwas still. Der Obermeisterknecht, ein ehrwürdiger Greis von ungefähr 70 Jahren, noch stark und gesund, dessen Anblick schon Ehrfurcht einflößte, ging nun zu den Streichen, betrachtete das Volk, nahm eine fürnliche

Musterung vor und wies wieder Einige ab, die über die Flossenschor oder Brücke wieder nach dem Lande abtraten. Nach diesem hielt er in Rücksicht auf gute Mannszucht und Ordnung eine bündige Anrede an das gemeine Volk, mit vieler Energie und solchen gesetzten Ausdrücken, als man sie nur von einem der beredsamsten Generale hätte fordern können; worin er zugleich mit einfließen ließ, daß Jeder für die Reise bis in Dordrecht 5 $\frac{1}{2}$ Reichsthaler nebst der gewöhnlichen Kost erhalten sollte; jedoch hielt er dabei vor, daß wenn ein Anstoß oder sonstiges Unglück (wo Gott vor sein wolle) sich ereignen sollte, ein Jeder verpflichtet sein müßte 3 Tage unentgeltlich zu arbeiten; geschähe es aber, daß die Arbeit zu lange andauere, so solle der Lohn mit 12 Kreuzer per Tag erhöht werden, und wenn dies nicht anstünde der hätte die Freiheit abzutreten. Sie blieben aber alle ohne Widerspruch stehen, und somit war dieser Kontrakt richtig und geschlossen.“

„Auf diese Handlung hörte ich das Wort „Ueberall!“ von Mehreren ausrufen. Das Volk kam von allen Seiten mit einer Menge Zubern, welche man **Backe** nennt, zur Küche, wo sie mit Fleischbrühe und untermischtem Dürrgemüse angefüllt wurden, für jede Streiche zu 7 Mann ein Back, und dann an der Proviantkammer noch eine gute Portion Käse und Brod, welches sie Alles unter dem Arm fort trugen. Die Beiläufer bekamen statt der Zuber irdene Schüsseln, nur die Meisterknechte aßen in ihren Hütten. Das Volk setzte sich nun um die Backe herum und speiste mit hölzernen Löffeln seine Suppe. Darnach wurde ohne Bestimmung des Maaßes Bier in die Backe nach Durst und Lust gezapft.“

Ohne den neidischen Wettergott wäre nun Alles zur Abfahrt schönstens bereit gewesen, da brach aber noch ein mörderisches Gewitter los, und Herr Lang konnte gleich zu Anfang seiner Erfahrungen gewahr werden, wie sehr abhängig das Flößerei-Gewerbe von elementaren Gewalten ist. Schwere Windstöße brausten über das Floß hinweg, der Himmel öffnete seine Schleusen, und gewaltige Donnerschläge rollten durch die Berge.

Floßherr und Steuermann priesen sich glücklich, nicht auf der Fahrt von dem Unwetter überrascht worden zu sein, und man fand sich resignirt in das Unvermeidliche, daß wohl der Tag für die Abfahrt verloren sein werde.

Doch bald als man erwartete, ward es wieder ruhig in der Natur, und es begannen Berathschlagungen, ob die Abfahrt doch wohl noch riskirt werden könne. „Ich war ganz Physiognomist und konnte mich an den unentschlossenen Gesichtern, in denen sich bald Furcht, bald Verlangen malte, nicht sattsehen. Nach langem Zaudern entschloß sich endlich der Floßherr, im Namen Gottes zum Ausbruch. Der Steuermann war es zufrieden, sie schlugen sich in die Hände, und der Lärm der Abfahrt ward allgemein. Nun folgte dann endlich der Zeitpunkt, worauf ich so lange hoffte, ein heimliches Beben überfiel meine Glieder, und ich weiß nicht, war es Furcht oder Verlangen, diese erstauuliche Holzinsel in Bewegung zu sehen.“

„Alles lief nun an die ihm angewiesenen Stretchen, die Meisterknechte vertheilten sich unter das Volk und übernahmen mit den Steuereknechten ihr vom Steuermeister ihnen angewiesenes Commando, die Ankerleute ruderten mit den Rachen nach den hinter dem Floß schwimmenden Döpperfäßchen, holten diese herein und standen dann, die Dehringstau in der Hand, weiterer Winke gewärtig; und so sah man einen Jeden an seiner Bestimmung und das Ganze in harmonischster Ordnung.“

„Der auf dem Steuerstuhl erhaben stehende Steuermann griff nun zum Werke, er nahm seinen Hut ab und rief laut, „Betet überall!“ Das Floß ward zum Tempel, Alle entblößten ihre Häupter, baten Gott um eine glückliche Reise, ich bat nie gerührter und feierlicher als in diesen Augenblicken.“

„Es ertönten darauf die Commandos: „**Hessenland!**“ und „**Auf Heberall!**“, welche an allen Ecken und Enden wiederholt wurden, da war Wunder zu sehen, wie Alles tactmäßig arbeitete. Ich stand zwischen Staunen und Entzücken neben dem in dessen Hand nun Gewinn oder Verlust war, ich ließ ihn nicht aus meinem Gesichte und sah, daß die Aufmerksamkeit selbst in seinem Auge saß. Das Floß war los, es trieb ab wie ein von einer dahinreisenden Wasserfluth gewaltjam hinweggespültes Dorf!“

Ich überlasse es nun zunächst der Phantasie meiner Leser, sich die Reize dieser wunderbaren Fahrt durch die herrlichsten Landschaften des Rheins auszumalen, und behalte mir vor, derselben erst später ein wenig aus eigenen Erinnerungen zu Hülfe zu kommen.

Nachdem Herr Lang sich von seinem ersten Erstaunen erholt hat, geht er als gewissenhafter Berichterstatter daran, seine

Beschreibung von allen und jeglichen Dingen und Wahrnehmungen an Bord zu vervollständigen, und ich will seinem guten Beispiel folgen, damit der Leser das richtige und vollständige Bild eines fahrenden Flosses bekomme:

Dem Unkundigen werden die bereits vernommenen Commandos „Auf überall“ und „Hessenland“ aufgefallen sein. Das erstere gibt das Zeichen zum gleichzeitigen Aufholen sämtlicher das Floß noch haltender Anker. Es versteht sich von selbst, daß beim Länden eines Flosses nicht nur gerade so viele Anker ausgeworfen werden, als hinreichen würden, um es zum Stillstand zu bringen, sondern vorsorglich eine ganze Anzahl mehr, da sonst zunehmende Strömung oder Wind es leicht wieder ins Treiben bringen könnten. Mit Vorliebe werden einige Anker auf dem Ufer eingegraben, da sie so größeren Widerhalt haben, oder es werden Seile um die Stämme etwa am Ufer stehender dicker Bäume gelegt. Vor dem Wiederaufbruch des Flosses werden zunächst diese Nothbehelfe entfernt und schließlich die im Wasser liegenden Anker auf obiges Commando gelichtet, worauf das Floß ins Treiben kommt.

Die Steuerung des Flosses wird nun hauptsächlich in bereits beschriebener Weise mittelst der Streichen bewirkt, wofür nur die beiden Commandos „Hessenland“ und „Frankreich“ gelten. Sie sind höchst charakteristisch und ertönen merkwürdigerweise allgemein noch heute und zwar bis in die hintersten Winkel der wasserreichen Niederlande hinein, in welche rheinische Flößer zur Ablieferung kleiner Floßtheile dringen. Man vergegenwärtige sich, daß ein Floß stets nur zu Thal fährt, daß links und rechts für die an beiden Enden desselben aufgestellte Mannschaft aber die entgegengesetzten Richtungen angibt, und man wird leicht einsehen, daß zur Vermeidung von Mißverständnissen das Bedürfnis nach solchen, ein für allemal feststehenden Ausdrücken sich hervorthat, und daß man auf einem Floß nie anders als von der Hessenlands- und von der Frankreichs-Seite sprechen hört, wobei natürlich unter der ersteren die dem rechten, unter letzterer die dem linken Ufer zugekehrte Seite zu verstehen ist. Die Wahl der Ausdrücke läßt vielleicht darauf schließen, daß sie unter einer wenig glücklichen politischen Aera unseres deutschen Vaterlandes stattgefunden hat, 1789 waren sie aber bereits gang und gäbe, wie Lang erwähnt.

Die Arbeit an den Streichen geht namentlich an schwierigen Stellen, wie sich leicht denken läßt, nicht ohne überreichlichen Auf-

wand der stimmlichen Mittel der Flößer von Statten: Da Alles genau im Tact vor sich gehen muß, wird jeder Schritt, das Ausheben und Wiedereinsenken der Streichen von lauten, allgemeinen Zurufen begleitet; die **Presser**, welche den Tact angeben und ihre Wiedenden über den Köpfen der Säumigen schwingen, werfen, je nachdem es gilt, ihre eigenen anfeuernden Commandos, wie „Hinten muß sein!“ „Raus muß sie!“ (das Floß ist in der Flößersprache weiblichen Geschlechts) „Widergedeiht Männer!“ „Eingebrennt!“ „Ihr Männercher wehrt Euch!“ „Laßt sie nit verfallen!“ und andere dazwischen, die im Chor wiederhallen, sodaß man, berücksichtigt, daß der Flößerberuf die Kehle nichts weniger als verweichlicht, an ernstesten Stellen wirklich glauben wird, das wilde Heer sei los oder es gehe auf Tod und Leben.

Das Zeichen zum Einstellen des Ruderns gibt der Steuermann durch den Ruf „**Herholz!**“

Nach dem Vordertheil des Flosses, bis wohin die Stimme nicht reichen würde, ergeht das Commando für die Streichen durch Ausstrecken und mehr oder weniger heftiges Schwenken des rechten oder linken Armes, je nachdem Hessenland oder Frankreich und in mehr oder weniger strammem Tempo gearbeitet werden soll; senkrechtes Aufheben des rechten Armes bedeutet Herholz. Die immer auf den Steuermann passenden Presser am Vordertheil nehmen diese Commandos auf und geben sie mit lauter Stimme weiter.

Ein weiteres Mittel zur Steuerung waren zur Zeit Langs die bereits beschriebenen, beweglichen Kniestücke am vorderen Floßende. Sie wurden je nach der Biegung die das Floß beschreiben sollte, in gekrümmte Stellung zu einander und zu dem Hauptfloß gebracht, mit Hilfe von **Kopfständern** oder aufrechtstehenden Haspeln, nach Art der auf Seeschiffen gebräuchlichen Ankerwinden, welche rechts und links am vordern Ende des Flosses aufgestellt und gut befestigt waren. Auf jeden Haspel wurde ein schweres Seil (Kopfständerleine) gewickelt, und das lose Ende davon nach dem entsprechenden äußersten Ohr des vordersten Knies gezogen und hier befestigt. Mittels an den Haspeln angebrachter Hebelarme wurde auf das Winken des Steuermanns eine Kopfständerleine aufgewunden, die andere entsprechend nachgelassen, wodurch die gewünschte Krümmung der Kniee erfolgte. Zweck und Wirkung dieser Einrichtung sind mir trotz eifrigen Nachgrübelns nicht ganz klar geworden, ich nehme aber an, daß sie, in ähnlicher Weise wie die später zu beschreibenden „Großen Hunde“, die mit der

Abnahme der Schwere der Flosse an ihre Stelle traten, durch Ausnützung der Gegenströmung hinter den Flußkrümmungen, die Drehungen des Flosses hat fördern sollen.

Herr Lang entdeckt nun auf seinem Rundgang noch eine Menge bisher noch nicht erwähnter Geräthschaften, die ich der Vollständigkeit halber hier ebenfalls aufzählen will; der Flößereikundige wird darunter mit Interesse viel bekannte, aber auch mancherlei nicht mehr gebräuchliche Dinge finden, den Unkundigen fordere ich aber freundlich auf, diese Aufzählung nur flüchtig zu überfliegen und mittlerweile lieber sich an den Vorbereitungen zur Floß-Table-d'Hôte zu 400 bis 500 Gedecken zu ergötzen, welche bereits im vollen Gang sind.

Außer den Anfernachen sind noch mehrere kleinere Rachen und Dreivorde zum Geschwindfahren und Wahrschauen vorhanden. Der **Wahrschauer** hat einen besonders wichtigen Vertrauensposten. Er fährt in einem Rachen mit 2 Ruderern dem Floß auf seiner ganzen Fahrt mindestens eine Stunde voraus, um alle Schiffe und was sich sonst auf dem Wasser umhertreibt zu wahrschauen, das heißt zu warnen, daß sie vor dem herankommenden Floß aus dem Wege gehen und vor Allem vermeiden, in Stromengen mit demselben zusammenzutreffen, denn der Wucht eines solchen Kolosses ist kein Fahrzeug gewachsen. Als Zeichen seines Amtes führt der Wahrschauer eine polizeilich vorgeschriebene Flagge aus 8 rothen und 8 schwarzen Feldern am Hintertheil seines Rachens. Es versteht sich von selbst, daß wenn der Wahrschauer gewissenlos ist und etwa die so verlockenden und poesieumwobenen Wirthshäuser an den Ufern des grünen Rheins abgräbt, statt seiner Pflicht obzuliegen, schwere Unglücksfälle vorkommen können, für welche der Floßherr aufkommen muß.

Von Floßtauerwerk, welches damals allein ein ganz ansehnliches Kapital darstellte, erwähnt Herr Lang: **Ganze Kabels** von 150—200 Klafter ($2\frac{1}{2}$ m) Länge, 10—11 Zoll (25—28 cm) Umfang. Sie wurden von der Ostsee bezogen und kosteten pro Stück 800—900 Gulden (W. 1.70). Ferner: **Fahrseile, Mehr-Guden, Mauertauc, Zeistauc, Kopfständerleinen, Gynloopers, Schiffkleinen, Schneller, Trossen, Döpperleinen, Fangseile, Dehringsseile** und eine Menge von **Garnen und Faden** (Schnüren).

An die 100 **Anker** von 200 Pfund (100 Ro.) und mehr, ein großer Theil im Gebrauch, die übrigen im Fall der Noth auf dem Floß in Vorrath.

Retten: **Mehrketten** von 200—400 Schachteln, **Knickketten**, **Drollketten**, **Zeisketten**, **Schleungketten**, **Pfalzketten** (Pfalzer, hölzerne Maschine, um mittelst einer Rolle die schwersten Lasten aufzuwinden, namentlich gesunkene Stämme wieder heraufzuholen.)

Gynblock, ebenfalls eine Hebemaschine mit 3 oder 4 Rollen (Flaschenzüge) in welchen Gynloopers oder Seilläufer angebracht sind, welche mittels eines starken Mastes die schwersten Lasten gleich einem Krahnen lüpfen.

Ferner **Floßwinden**, **Döpperfäßchen**, **Klammern** und **Zengelnägeln** in großem Vorrath, **Wielingsnägeln**, **Fahrhaken**, **Schlagärzte**, **Forgenbohrer**, **Zusatzbohrer**, **Zengelbohrer**, **Seckhaken**, **Handbäume**, **Wendringe**, **Schleifringe**, **Risser** zum Zeichnen und Nummeriren der Stämme, **Vicken**, zum Messen derselben, 6—7 Fuß lang in Form einer 7. **Deftschöpfer** (Handerst), zum Ausschöpfen des Regenwassers aus den Nachen.

Herr Lang erwähnt hier entschuldigend, die üblichen Kunstwörter seien meist holländischen Ursprungs und würden durch die Flößer höchst lauderwelsch ausgesprochen, eine Wahrnehmung, die auch heute noch im vollsten Sinn des Wortes zutrifft. Die Flößereisprache kann immer noch nicht zu den klassischen gezählt werden, und ich möchte darum die Entschuldigung des Herrn Lang auch vorsorglich für mich in Anspruch nehmen, falls einer meiner Herren Collegen hier und da an meiner Schreibweise der technischen Ausdrücke Anstand nehmen sollte.

Bei diesen langwierigen und ermüdenden Untersuchungen macht Herr Pfarrer Lang ebenfalls die bekannte Erfahrung, daß die Luft auf dem Wasser außerordentlich zehrt, und er fühlt sich angenehm angezogen durch die aus dem First einer Hütte sanft in die Lüfte steigenden Rauchwolken; es ist die Küche und ich denke, wir folgen ihm auch auf diesem Weg gerne.

Die Küche steht in kurzer Entfernung von der Herrenhütte, ist ähnlich wie die Knechtshütten gebaut, nur daß in der Mitte des Daches eine große Oeffnung für den Abzug des Rauches gelassen ist. Direct unter dieser Oeffnung ist ein viereckiger, niedriger Aufbau aus Backsteinen errichtet; darauf brennt ein lustiges Feuer, von großen Zengelabfällen genährt und über demselben in der Mitte hängt ein mächtiger, 2 Ohm haltender Kupferkessel, aus dem die angenehmsten Düste einer kräftigen Fleischsuppe aufsteigen und die Nase des Besuchers umschmeicheln. Rings um den Kessel brodeln noch eine Menge von kleineren Töpfen auf eisernen Drei-

füssen, die etwas abwechselungsreichere Mahlzeit für den Herrentisch enthaltend. Rings an den Wänden sind Brettergestelle angebracht, an welchen das Floßküchengeräthe prangt, und wenn auch der Glanz dieser Geräthschaften nicht gerade das Auge einer verwöhnten Hausfrau in Erstaunen versetzen würde, so doch gewiß die Massenhaftigkeit und Reichhaltigkeit, welche Alles in diesem Haushaltungsbetriebe angenommen hat, denn Sparsamkeit ist ein unbekannter Begriff bei den Floßköchen.

Dicht neben der Küche ist das Provianthäuschen errichtet, und darüber will ich lieber wieder Herrn Lang reden lassen, um nicht in den Verdacht der Uebertreibung zu kommen: „Es kam mir unglaublich vor, berichtet er selbst, daß in so kurzer Zeit so viel als in dieser Hütte aufgestapelt war, sollte verzehrt werden, mein Führer aber versicherte mich aufrichtig, daß auf einer solchen Reise wohl gegen: 40 000—50 000 Pfund Brod, 15 bis 20 000 Pfund Fleisch, 10—15 Zentner Butter, 8—10 Ztr. Dürrfleisch, 30—40 Malter Hülsenfrüchte, 8—10 Malter Salz, 5—600 Ohm Bier, 3—4 Stückfaß Wein von einer geringeren Gattung für das Volk, der bei Nothzeiten und anhaltender Arbeit verabreicht wird, ohne die übrigen Spezerei und anderen Waaren in Anschlag zu bringen, aufgerieben werden.“ Neben der Küche waren schön in Reih und Glied die ungeheuern Viertonnen aufraugirt, und etwas abseits noch ein Stall errichtet, in welchem 4—6 Ochsen gefüttert wurden, um die Floßmannschaft während der Fahrt mit frischem Fleisch zu versehen. Tag für Tag wird ein Ochs aufgezehrt und zwei Metzger waren dazu bestimmt, und hatten nichts anderes zu thun, als nur für die Zurichtung des Fleisches zu sorgen. Herrn Lang verursachte der erstaunliche Consum ernstliche Bedenken, denn er calculirte nun die Mannschaft von Hütte zu Hütte und fand daß die Zahl ohne die verschiedenen beiläufigen Jungen, ohne das Personal der Herrnhütte und die täglich sich einfindenden Fremden, in der That auf mehr als 400 Mann sich erstreckte. „Wenn man nun auf jeden Kopf täglich 3 Pfund Brod, 1 Pfund Fleisch, 1½ Pfund Käse und dreimal Suppe oder Warmes rechnet, so muß man sich über den beträchtlichen Kostenaufwand nicht wundern und leicht zugeben, daß täglich ein Ochs verzehrt und auch 10—12 Faß Bier, jedoch nach Verhältniß der heißen Witterung mehr oder weniger, ausgeleert werden.“ Zwei bis drei Köche nebst einigen Beiläufigern haben Tag und Nacht die Hände voll zu thun, der Hauptkoch

besorgt nur einzig die Herrenhütte und führt die Direktion über die sogenannten Volks- und Schmuttelküche; das Abzeichen seiner Würde wird wohl schon damals die weiße Schürze gewesen sein, ohne die ein etwas auf sich haltender Hauptkoch auch heute noch sich niemals blicken läßt.

„Mittlerweile hatte der Koch schon, zum Zeichen daß Alles klar sei, einen Korb auf einer hohen Stange ausgesteckt, damit das segenspendende Gestirn auch von allen Seiten sichtbar sei, worauf der Steuermann sofort ausrief „Bachholz überall!“ Der Steuermann konnte an dieser Stelle etwas sicherer mit dem Fahren sein. Alle Backe waren schon mit Erbsensuppe angefüllt, und standen vor der Thüre der Küche in Borrath. Die Aufwärter von den Backen kamen haufenweise mit ihren hölzernen Stäben, stachen diese in die Ohren des ersten besten Backs und eilten, mit dem Brod unter dem Arm, zu ihren wartenden Kameraden, von welchen ein jeder schon seinen hölzernen Löffel auf dem Hute oder in der Hand bereit hielt. Nach gespeister Suppe kehrte der Backholzmann mit seinem ausgeleerten Zuber zur Küche zurück, er erhielt die vom Koch und aufsehenden Meisterknechten schon abgetheilte Portion Fleisch nebst einer Hand voll Salz, welche er seinen Kameraden hintrug, und wo das Fleisch noch einmal unter die sieben mit Klief oder Schneid vertheilt oder vielmehr verlost ward, welches zu vielem Gelächter und Kurzweil Anlaß gab.“ Nach Ausspülung der Backe wurde dann noch eine Portion Bier in bereits beschriebener Weise verabfolgt.

Ich zweifle nicht, daß Herr Lang froh war, als dieser Appetit reizende Akt sich abgespielt hatte, und endlich auch das Zeichen, daß in der Herrenhütte das Mahl parat stehe, gegeben werden konnte, denn bei der Abfütterung geht auf dem Flosse die Mannschaft vor, und muß sich, wie bereits angedeutet, in der Zeit darnach einrichten, daß sie in eine etwas ruhige Fahrstrecke fällt.

Die Fahrt, welche Herr Lang mitmachte, muß sehr von den Umständen begünstigt gewesen sein, wenigstens berichtet er Nichts von den an Bord eines fahrenden Flosses sonst so häufigen schweren Anstrengungen, welche gemacht werden müssen, um irgend ein gefährliches Hindernis frei zu fahren, und wobei es dann vor Allem darauf ankommt, daß der Steuermann die Geistesgegenwart nicht verliert; er berichtet nur, daß der **Unkelstein** eine sehr gefährliche Klippe gewesen, neuerdings aber durch einen Bonner

Bürger namens Frankenstein weggesprengt worden sei; auch daß die Aar, wenn angeschwollen, bei ihrem Ausfluß bei Brohl den Flossen sehr gefährlich werden könne. Die Steuermannskunst hat ihm aber nichtsdestoweniger sehr imponirt, wie aus folgendem Bericht ersichtlich:

„Wir kamen nun vor Köln und ich erschrak, als ich die Lage des Flosses, der Stadt, der Schiffe und der Rheinmühlen ansah. Eine auffallende, furchtbare Idee für mich, woraus ich wahrhaft erkannte, daß die Steuerkunst nicht gering zu schätzen, und daß der Fall des Wassers in jeder Gegend wohl einzusehen und zu erkennen sei. Köln bildet einen halben Mond in seiner Lage, und der Fall des Wassers schien mir ganz auf die Stadt seine Richtung zu nehmen. Wir hatten aber den **Bayenthurm** noch nicht zurückgelegt als der Steuermann direkt auf die Mühlen hinarbeiten ließ. Nun glaubte ich nicht anders als ein Unglück sei gewiß, die an der Stadt liegenden Schiffe würden zersplittert und die hervorragenden Wassermühlen überrumpelt. Ohngeachtet dessen kamen wir wie abgemessen Schiffen und Mühlen vorbei, und ich konnte mich über die geschickte Wendung des Steuermanns nicht genug wundern.“

„Die Kunst, Flosse zu steuern, schreibt Lang weiter, ist noch vor 30—35 Jahren ein Geheimnis eines einzigen Mannes zu Rüdesheim, namens **Johannes Jung** und seiner Söhne gewesen, sie ist nun schon allgemeiner geworden, bleibt aber doch immer über die gemeine Schifferwissenschaft erhaben.“

„Der oberländische Steuermann führt das Floß bis nach Düsseldorf, wo ein Holländer an seine Stelle tritt. Ein jeder dieser Steuerleute, — wirklich eine angesehene Menschenklasse von Schiffern, — erhält für seine Belohnung, ersterer von Mainz bis Düsseldorf, der andere von da bis Dordrecht, 500 Gulden, die Steuerknechte von jeder Parthie kann man auch auf die gleiche Summe berechnen, also schon für die Steuerleute eine Summe von 2000 Gulden, ohne die Consumptibilien und andere Nebengefälle. Der oberländische Steuermann nimmt eine Yacht mit einem Pferde mit, welche zu Köln halten bleibt, nachdem sie vorher mit Proviant aus den Floßvorräthen vollauf versehen ist, und erwartet ihn da bis zu seiner Rückkehr. Von Düsseldorf reist er gemeiniglich zu Lande mit Extra-Post, auch zuweilen noch weiter hinauf, und läßt alsdann seine Steuerknechte mit der Yacht nachkommen.“

Von Moser bestätigt ebenfalls diese Angaben und fügt etwas boshaft hinzu, der Herr Steuermann sei neben seiner so reichlichen Remuneration auch so galant, entweder noch ein Stückchen Holländer-Biz vor die Frau Steuermännin zu gewärtigen, oder aber das Floß auf den Stumpen zu führen! Johannes Jung beziehe, als Steuermann des Holzhandlungshauses **Von Hausen in Saargemünd**, jährlich ein ansehnliches Wartegeld von 600 Gulden, dafür dürfe er aber ehe und bevor die Hausen'schen Flöße an Ort und Stelle sind, sonst Niemand bedienen.

Herr Lang berichtet nun weiter, daß die erste Nacht in Mülheim zugebracht werden sollte, und daher schon oberhalb Köln Anstalten zur Landung des Floßes getroffen wurden, indem 4 Ankernachen mit den Kranzseilen, den schwersten Kabels, detachirt und dem Flosse voraus nach der Landestelle gerudert worden seien. Mit den Kranzseilen hat es folgende Bewandniß: Ein Floß treibt erheblich schneller als die Strömung die es trägt, und kann seiner ungeheuren lebendigen Kraft wegen nur ganz nach und nach zum Stillstand gebracht, geländet werden. Um nun einerseits zu verhüten, daß die Seile, welche den ersten Anprall aufzunehmen haben, bereits abgelaufen sind, bis alle Anker halten und das Floß steht, und andererseits, weil ein Floß vielfach an der Landestelle mittels der Ruder nicht nahe genug ans Ufer gebracht werden kann, daß nicht ein zu großer Theil der ans Land zu bringenden Seile müßte ausgefahren werden, verbindet man auf sehr ingenieuse Weise je zwei Seile zu Einem, man bekommt dadurch die doppelte Länge zum Nachlassen, wie beschrieben, und gewinnt Zeit zur Ländung. Die Kranzseile werden also dem Floß vorausgefahren und kurz oberhalb der Landestelle am Ufer mit je 3 Anker verankert, wobei die erwähnten Zeisketten dienen; die Ankerpfoten werden eingegraben. Am andern Ende jeden Seiles wird ein großer Ring geformt (**Kranz**) und ganz fest mit dünnen Tauen zugeschnürt. Im Vorbeitreiben stoßen vom Flosse die gleiche Anzahl von Nachen, wie Kranzseile gesetzt wurden, ab, und bringen den Kranzleuten, welche ebenfalls auf das Floß zurudern, je ein Ende eines starken, eingeschrirten Kabels entgegen. Beim Zusammentreffen werden die beiden Seile so rasch als möglich dadurch miteinander verbunden, daß das Ende des vom Flosse gebrachten Seiles ebenfalls krantzförmig in den bereits geformten Kranz des andern Seiles eingeschlungen und fest verschnürt wird. Das sind anstrengende Arbeiten, denn ein solches Kranzseil wiegt beiläufig

30 Centner und seine Handhabung ist nichts für Kinderhände. Ein Theil der Mannschaft bleibt bei den Ankern und Kränzen zur Beobachtung, die übrigen Rachen kehren an Bord zurück.

Kurze Zeit, nachdem dies vollbracht, beginnt nun das ohrenbetäubende Geräusch der ankommenden und um Bietung und Eselhölzer sich abrollenden Seile, welches Jedem der einmal eine Floßlandung mitgemacht hat, in der frischesten Erinnerung bleiben wird. Herr Lang erzählt darüber: „Nun ging der Hauptlärm an, Alles schrie, Alles arbeitete, sodaß ich nicht Auge genug sein konnte und noch mehr Bewegung, noch mehr schreckbare Aufstritte wahrnahm als bei der Abfahrt. Alle Anker fielen zu Wasser, ein fürchterliches Geknarr und Krachen durchtönte die Ohren, und endlich kamen wir der Mühlheimer Landebrücke vorbei; das Floß schlug ans Ufer und Land und Floß blieben unerschütterlich stehen. Alle gaben sich die Hand in Hand und sagten sich untereinander im Tone des Gefühls und der Freude ein „Willkommen Hier.““

So gar schnell spielt sich dieses aufregende Schauspiel freilich nicht ab, und es sollte mich gar nicht wundern, wenn Herr Lang darüber aus dem Grunde verhältnißmäßig schnell hinwegging, weil es ihm mit dem besten Willen nicht möglich war, inmitten des allgemeinen Tumultes und Getöses, die einzelnen Vorgänge noch richtig auseinander zu halten. Da aber die Ländung eines großen Flosses eine der interessantesten, schwierigsten und oft auch gefährlichsten Manirungen der Flößerei darstellt, so möge man mir gestatten noch etwas eingehender dabei zu verweilen.

Nachdem die Kranzseile dem Floß den ersten Fortgang genommen und es genügend nahe ans Ufer gezogen haben, stoßen alle Rachen ab und werfen die eingeschirrten Anker aus; die vordere Mannschaft ist auf einen Wink des Steuermanns zurückgekommen und hilft die ablaufenden Seile führen und nezen, sodaß nunmehr fast das ganze Volk auf dem Hintertheil des Flosses in eifriger Arbeit zusammengedrängt ist. Die Hundanker werden zu beiden Seiten eingeworfen und reißen krachend an ihren Ketten, das ganze Floß erzittert nun in der That von den an allen Ecken und Enden an ihm zerrenden Ankern, aber die Wucht ist zu groß, noch immer will das Floß nicht stehen. Es werden weitere Tane ans Ufer gebracht und um Bäume oder an Anker gelegt, und so fort bis der an einer auf den Grund getauchten Stange genau den Fortgang des Flosses beobachtende Meisterknecht dem Steuermann die Meldung bringen kann „Floß geländet“. Was aber,

wenn diese Meldung nicht kommt, wenn das Seilwerk nach und nach ausgelaufen ist, das Reserve-Ländegeschirr auf die Reige geht, und das Floß immer noch nicht stehen will!? Dann ist guter Rath theuer, das Floß treibt eben in die Nacht hinein, von dem Ländegeschirr wird zu retten gesucht was möglich ist, und glücklich wenn sich bald unterhalb ein Plätzchen findet, wo man eine neue Landung riskiren kann; Floßmeister und Steuerleute aber, die solches Ungemach erlebt haben, wissen dann zu erzählen, woher sie ihre grauen Haare und woher ihre Nerven einen Anflug ins Moderne bekommen haben.

Die Fälle sind glücklicherweise nicht häufig, aber sie sind mit großen Flossen vorgekommen und haben schreckliche Havarien im Gefolge gehabt. Meist ist es ein überraschend angeschwollener Nebenfluß, der der betreffenden Ländestelle besonders starke Strömung zuführt, wie die Mosel öfter an dem Ländplatz von Neuen-dorf, oder es sind starke Thalwinde, welche die Ländung der Flosse gefährden; aber auch das unglückliche Zusammentreffen daß mehrere Anker abgebissen werden oder Taue reißen, kann schon höchst peinlich werden. Das natürliche Element der Anker ist der Sand, in welchem sie sich einwühlen und langsam fortgeschleppt werden; stoßen sie auf einen Felsen, dann gibt es einen plötzlichen Ruck, der Ketten und schwere Seile zum Reißen bringen kann. Das Reißen von Seilen ist auch für die bedienende Mannschaft höchst gefährlich, weil sie, aus ihrer Straffheit plötzlich befreit, gleich einer berstenden Violine, große Volten in der Luft schlagen; auch das aus der gleichen Ursache vorkommende Abbrechen einer Pinne kann Unglücksfälle verursachen, da dann das Seil aus dem zuvor gebildeten Winkel plötzlich in eine gerade Linie überschlägt.

Herr Lang meinte nun, nach der glücklich vollendeten Landung würde sich alles hinstrecken und der wohlverdienten Ruhe sich erfreuen, er bemerkte aber zu seinem Erstaunen, daß nun noch das übliche Zuordnungbringen des Flosses für den morgigen Aufbruch vorgenommen wurde; die Kranzseile wurden eingeholt und auf gewöhnliche Art ausgefahren, alle Rachen wieder in Ordnung gebracht und was derlei Arbeiten sind. Auch hatte das Floß sich am Vordertheil durch die starke Trift etwas aufs Land gelegt und mußte erst wieder flott gemacht werden; Herr Lang meint, das sei wohl die Regel, denn wenn dies nicht wäre, würde eine so ungeheure Maschine schwerlich ins Stehen gebracht werden

können. Darin täuscht er sich nun freilich, denn es kommt oft genug vor, daß Flosse ohne diesen Nothbehelf geländet werden müssen.

Dem weitern Verlauf der Flossfahrt bis nach Dordrecht widmet Herr Lang nur noch wenige Worte. Er erwähnt, daß von Düsseldorf ab noch 13 Zölle zu entrichten waren, deren Gesamtbetrag von Mainz bis Dordrecht 35000 Gulden betragen solle, rühmt aber im Vergleich zu den oberrheinischen Zollabfertigungen die Niederländischen, wobei das Floß im Beisein des Floßherrn ohne jeglichen Disput berechnet würde und daher alle unsichern Geheimnisse hinwegfallen.

Nach Ankunft in Dordrecht wurden zunächst die gemeinen Leute (was keine gelernten Flößer und nur zur Arbeit an den Streichen angenommen sind,) abgelöhnt und entlassen, das Floß abgeschleift, die Hütten auf Tannen-Böden übergezogen, die Tannen und Eichen verkoppelt, und das Ganze auf den Holzmarkt, den **Biesbosch**, einem großen, seichten Altwasser der Maas, gebracht, wo es täglich durch Ebbe und Fluth zweimal trocken fällt und wieder flott wird. Die Wagenschuß wurden zum Verkauf auf Tannen-Böden rangirt; sie seien dazumal meistens nach Zaandam gegangen, wo sie zu Brettern verschnitten und sowohl im Lande zu feiner Schreinerarbeit verbraucht als auch nach England und andern Ländern versendet wurden. Das Eichenholz wurde sortenweise in angemessenen Koppeln von verschiedener Stückzahl, je nach Länge und Schwere der Hölzer, mit je einigen Tragtannen zusammen zum Verkauf bereit gestellt; die Knorren aber meistens unmittelbar in Schiffe geladen und nach England, Spanien und Portugal verführt. Auch die Bretter und Dielen wurden verkaufsgerecht am Lande aufgestapelt. Schließlich wurde das sämtliche Holz zum Verkaufen Kommissionärs übertragen, ohne welche Vermittelung es Niemand möglich gewesen sei, Holz zu verkaufen. Als vornehmste Kommissionärs der damaligen Zeit werden an verschiedenen Orten die Firma **Boonen, van Gysden & Comp.** erwähnt. Lang berichtet noch, daß der Verkauf eines solchen Floßes von ca. 500000 Kubikfuß (beiläufig 12500 cbm) Holz, je nach dem Zustand des Schiffbaues oft ein, zwei und mehr Jahre gedauert habe.

Nach diesem nimmt unser getreuer Gewährsmann leider Abschied von uns mit folgenden, wieder auf die eigentliche Flößerei Bezug habenden Worten:

„Durch den Floßenhandel gewinnen mehrere Tausend Menschen ihr Brod; allein Neuendorf, das ansehnliche, mit 1200 Seelen bevölkerte, gibt einige Hundert Mann zu dieser Arbeit her. Nach einer genauen Berechnung bleiben allein in diesem Ort an reinem verdientem Flößer-Lohn jährlich über 30 000 Rheinische Gulden.“

„Weiter darf ich mich in das Detail eines Floßes und seiner Behandlung nicht wagen, ich würde sonst ein vollständiges Buch darüber liefern. Ganz konnte ich mich jedoch nicht darüber hinaussetzen, ohne mir selbst die gerechten Vorwürfe zu machen, einen der wichtigsten Gegenstände der Rheinfahrt unbemerkt gelassen zu haben.“

Wenn wir bedenken, daß Herr Lang seine Floß-Reise im Jahr 1789 machte, so müssen wir doppelt dankbar für seine sorgfältigen Aufzeichnungen sein, denn die kurz darauf beginnenden kriegerischen Ereignisse und politischen Umwälzungen brachten, wie auf allen Gebieten, auch für die Flößerei eine gänzlich neue Zeit, sodaß wir ohne ihn schwerlich mehr in die Lage gekommen wären, uns ein so klares Bild über deren Zustände am Ende des vorigen Jahrhunderts, vermuthlich dem Höhepunkt ihrer Entwicklung, bilden zu können. Unter dem fast zwei Jahrzehnte andauernden allgemeinen Darniederliegen von Handel und Wandel in Folge der Kriege gegen Frankreich hat wohl naturgemäß kaum ein Betriebszweig in so hohem Maße gelitten als die Flößerei, deren Existenz von einer Reihe vorausgehender, schwieriger und zeitraubender Hantrungen, die nur im vollen Frieden gedeihen können, bedingt ist, wie die Fällung, Bewalddrehtung und Ausfuhr der Hölzer aus den Wäldern, ihr weiterer Transport an flößbare Gewässer und von da bis zu den großen Holzlagerplätzen am Rhein. Holzhauer, Fuhrleute und Flößer vertauschten ihre friedlichen Werkzeuge mit der Muskete, die Pferde wurden zu Vorspanndiensten für die Armeen requirirt, und Kriegskontributionen leerten die Kassen der Privatleute, so daß an weitausschauende Unternehmungen nicht zu denken war. Es stockte eben Alles, und wenn zwischen den fortwährenden Brandschakungen, denen ganz besonders die Rheingegend ausgesetzt war, der Austausch von Gütern sich hier und da wieder ein wenig hervorwagte, so beschränkte er sich doch auf die allernothwendigsten Artikel, sofern sie großen Gewinn abzuwerfen versprachen; namentlich war der Schmuggelhandel von Ufer zu Ufer zeitweise ein lohnendes und geradezu schwunghaft betriebenes Gewerbe.

Erst nach dem Zusammenbruch des französischen Kaiserreichs und der Verbannung Napoleon nach St. Helena fing man schüchtern an wieder an eine bessere Zukunft zu glauben; nach und nach kehrten die Menschen wieder zu ihren früheren Beschäftigungen zurück und wagte sich die Unternehmungslust wieder hervor; auch der Rhein fing an, sich wieder mit Schiffen und Flossen zu beleben.

Da fand es sich aber, daß die überstandenen schweren Zeiten gar Vieles verändert hatten, worauf man sich nun erst einrichten mußte. Die Bevölkerung war decimirt, namentlich kehrten eine entseßlich große Zahl der weisensfähigen Männer nimmer zu ihrer Flossfahne zurück, sondern schliefen den ewigen Schlaf auf den Schlachtfeldern für Deutschlands Unabhängigkeit. — Die Wiederherstellung alles Zerstorsten nahm eine große Menge von Arbeitskräften in Anspruch, und die Arbeitslöhne stiegen unter solchen Verhältnissen erheblich. So erwies es sich bald als ein unabweisbares Erforderniß, die Flößerei derart umzugestalten, daß sie mit weit weniger Mannschaft sollte auskommen, sowie deren Thätigkeit rationeller eintheilen und ausnutzen können.

Ich habe bereits hervorgehoben, daß der Zusammenbau der ungeheuern Flosse, namentlich aber das mehrfache Ueber-einanderschleifen der Stämme, gleichzeitig eine äußerst zahlreiche Mannschaft erforderte. Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß sich diese Methode zu ihrer Zeit zwingend aus den Bedürfnissen heraus entwickelt hatte und völlig rationell war, die neuen Verhältnisse forderten aber gebieterisch, alle zeitraubenden Arbeiten einzuschränken, den Inhalt eines damaligen großen Flosses auf mehrere Flosse zu vertheilen, und diese durch die gleiche, an Zahl reduzirte Mannschaft bauen und abflößen zu lassen. Man ging also zunächst dazu über, das Aufschleifen der Flosse auf höchstens eine Lage zu beschränken und auch bei dieser das zeitraubende Zusammenschlichten zu unterlassen. Den komplizirten Bau der Kniee ließ man völlig weg, und um doch ein hinreichendes Sortiment Hölzer an die Flosse zu bringen, baute man sie bei gleicher Länge bis zu 70 Meter breit, und zwar derart, daß man sie vorkommenden Falls der Länge nach in der Mitte spalten und jeden Theil für sich transportiren konnte. Diese Veränderungen wurden auf der andern Seite durch mehrere Umstände wesentlich erleichtert: Die Staaten machten es sich allgemeiner als bis dahin zur Pflicht den Verkehr zu fördern, es wurde auf dem Rhein durch Sprengungen, Baggerungen und

Strombauten in größerem Maaße mancherlei Hemmiß beseitigt und Störungen vorgebeugt, was auch der Flößerei zu gut kam. Die Steueremannskunst hatte längst gelehrige Schüler gefunden, sodaß die Beförderung der zahlreicheren Flosse keine Schwierigkeiten machte, und die allgemeine Verbesserung und Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten machte eine raschere Rückbeförderung der Mannschaften und Floßgeräthe vom Ort der Ablieferung nach der Heimath, bezw. den oberländischen Holzlagern möglich.

So haben wir uns also künftig unter einem großen Holzländerfloß nur noch ein unbiegsames Rechteck von circa 60—70 auf 200 Meter zu denken, immerhin noch ein recht ansehnliches Fahrzeug mit einer Bemannung von 150—200 Köpfen.

Der Verminderung des Floßinhalts und seiner Mannschaft entsprechend reducirten sich selbstverständlich auch die Zahl der Streichen, Tane, Anker und aller anderen Geräthschaften; die Hüttencolonie bot nicht mehr den so dominirenden Anblick von ehemals dar, und die Proviandhütte wird vor allem eine bedeutende Einschränkung erfahren haben, sodaß einem Kenner der früheren Bauart ein solches modernes Floß allerdings erheblich weniger imponirt haben dürfte.

Damit war die Flößerei in ein Stadium getreten, in welchem sie äußerlich, von unbedeutenden Abänderungen und Anpassungen abgesehen, bis in die neueste Zeit verharrte. Um so umwälzender waren dagegen die Veränderungen, welche rund um sie her in unserm Jahrhundert stattfanden und damit endigten, auch sie wieder in neue Bahnen zu zwingen.

Die erste Hälfte des Jahrhunderts brachte nach den statistischen Zahlen der Rheinzollämter noch eine fortwährende Steigerung des Floßverkehrs, sowohl im Export nach Holland, als namentlich für den niederrheinischen Holzbedarf, welcher, dank der Entwicklung der rheinisch-westfälischen Industrie und der damit Hand in Hand gehenden Verminderung der Holzbestände jener Gegenden, immer mehr auf den süddeutschen Holzüberfluß angewiesen wurde. Um doch einen ungefähren Begriff von den Holzquantitäten zu geben, welche mittelst der Flößerei ihren Verbrauchsorten zugeführt wurden, mögen folgende wenige Zahlen dienen: Im Jahr 1818 wurden beim Rheinzollamt Mainz in Abgang deklarirt: 33 000 cbm hartes Holz (Eichen), 195 000 cbm weiches Holz (Tannen, Fichten, Forlen). In Emmerich gingen in diesem Jahre über die Grenze: 42 000 cbm hartes Holz, 97 000 cbm weiches Holz.

Im Jahre 1840 erreichte der Export in Emmerich ausnahmsweise die Zahl von 126000 cbm hartem Holz (Abgang in Mainz 69000), im Jahr 1826 von 154000 cbm weichem Holz. An Gewicht kann man durchschnittlich für 1 cbm hartes Holz 1000 Sk., für 1 cbm weiches Holz 600 Sk. annehmen.

Während der durchschnittliche Ueberschuß des in Mainz abgegangenen Weichholzes gegenüber der zu Emmerich ausgegangenen Menge in den Jahren 1818—1825 rund 100000 cbm betrug, war er in den 50er Jahren bereits auf rund 300000 cbm angewachsen, wovon der Löwenantheil auf die niederrheinische Sägeindustrie entfällt; seit jener Zeit hat die Flößerei nach Holland stetig ab, diejenige nach dem Niederrhein dagegen immer noch etwas zugenommen; sie bildet heutzutage weitaus den Schwerpunkt der rheinischen Flößerei, und wir werden der Vollständigkeit wegen an geeigneter Stelle noch etwas näher darauf eingehen müssen.

Aus den statistischen Zahlen ergibt sich gleichzeitig, daß sehr große Mengen von Eichenholz außer dem Oberrhein, die Nebenflüsse **Rahe, Lahn, Mosel** und namentlich die **Lippe** zum Export brachten. **Wesel** war in damaligen Zeiten ein ganz hervorragender Floßhafen, von wo aus ganze Kapital-Flosse aus westfälischen Eichen nach Holland schwammen. Seit der Mitte dieses Jahrhunderts, nachdem der Eichen-Export noch einmal einen bedeutenden Aufschwung in Folge forcirten Schiffbaues in Holland genommen hatte, sängen diese Quellen an nach zu lassen und sind heutzutage sozusagen gänzlich versiegt. An ihre Stelle konnten noch für einige Jahrzehnte durch Verkehrswege neu erschlossene Waldungen Süddeutschlands treten, wodurch wenigstens die Eichenflößerei ab Mainz und Mannheim während dieser Zeit noch ein äußerst stattliches Gepräge behielt.

Es mag an dieser Stelle wohl die Betrachtung interessiren, welche der erwähnte von Moser im Jahre 1790 über den Verbrauch von Eichenholz anstellt:

„Ich muß hier voraussagen, daß Tannen und Forlen, — die verhältnißmäßig wenigen Mast- oder Kapital-Forlen von 80 und mehr Fuß lang und 18 Zoll dick, abgerechnet, — kein eigentlicher Waarenartikel für den Holländer sind. Im Ganzen ist unser Tannen- und Forlenholz nur der Wagen um das specifisch unflotte Eichenholz entweder in Verbindung mit und zwischen jenen, oder auf demselben als Oberlast in ganzen Ruthen und Stückholzern fortzubringen.“ Es wird dann beklagt, daß dieses heimische

Naturgeschenk so selten zu werden beginne: „Aechte Abkömmlinge der berufenen Wälder unserer alten deutschen Väter sind freilich dahin, und Cäsar würde sich beim Anblick derselben jezo ebensosehr über das was sie nicht mehr sind, wundern, als er sich vor etwa 2000 Jahren über das was sie waren gewundert hat. Baum an Baum müssen da die Wodanseichen gleich einer colossalischen Säulenordnung gestanden haben!“ Mit der Schonung der Eichenwäldungen sei es auch in jeziger Zeit nicht viel besser, als in früheren Zeiten — schreibt von Moser anno 1790! — „schon 1598 erging eine Herzogl. Württembergische Verordnung, den Eichenverbrauch, sonderlich beim Bauen, einzuschränken und ohnerachtet der mehrfältigen geschärften Wiederholung in neuerer Zeit scheint man doch zu spät klug werden zu wollen!“ Nachdem von Moser wiederholt versichert, daß der Tannen-Export nur dem Transport der Eichen diene und demnach sogar glaubhaft findet, daß die Holzhändler beim Verkauf dieser Tannen in Dordrecht stets Geld zulegen müßten, schließt er:

„Fürs Wohl unseres Vaterlandes muß jeder Patriot mit mir von Herzen wünschen, daß die Quellen dieses wichtigen, nicht nur einzelnen Familien Wohlstand und Reichthum, sondern auch so vielen Menschen, und sonderlich dem Waldmann des Schwarzwaldes ergiebigen Unterhalt verschaffenden Activhandels nie versiegen mögen; wemms nur weiterhin nicht an der Hauptsache gebricht, dem Eichenholz, denn wozu der Wagen, wemms nichts zu laden gibt!“

Ich kann nicht sagen, ob es jemals eine Zeit gegeben hat, in welcher die Tannen des Schwarzwaldes wirklich nur als Wagen für die Holländer-Eichen gedient haben, aber wenn Herr v. Moser hätte ahnen können, daß eine Zeit kommen würde, wo seine geliebten Schwarzwald-Tannen ganz unabhängig von den Eichen einen begehrten Handelsartikel in Holland bilden würden, wie würde er sich da gefreut, und wie würde er sich erst gewundert haben, das Ende vom Lied wahrzunehmen, daß nämlich der Export derselben nach Holland trotzdem noch eher aufhören würde als derjenige der Eichen, welche er schon damals mit der Laterne glaubte suchen zu müssen. Ja, ja, die Dinge entwickeln sich oft ganz anders als man meint, und ob es damit besser oder schlechter geworden ist, läßt sich glücklicherweise nachträglich kaum feststellen!

Kurz währt alle menschliche Herrlichkeit im Drange der Zeiten; das mußten die Ende des vorigen Jahrhunderts viel-

genannten großen Handelshäuser, welche die Hauptträger der damaligen Holländer-Flößerei waren, auch an sich erfahren, denn schon um die Mitte dieses Jahrhunderts begegnen wir keiner einzigen dieser Firmen mehr.

Eine neue Zeit war angebrochen, in der alle Kräfte rührig nach oben strebten, unterstützt durch allgemeines Vertrauen auf wirthschaftlichen Voraugang und durch bessere Kreditverhältnisse, sodaß künftig auch minder bemittelte Leute sich an dem Rheinischen Floßhandel betheiligen konnten. Die alten bestigen Firmen wurden durch jüngere Unternehmungen verdrängt, die sich den neuen Verhältnissen anzupassen verstanden und der Flößerei, wenn auch in andern Formen, eine neue Blüthe brachten.

Auf Rosen gebettet war die Rhein-Flößerei in diesen Zeiten freilich nicht: Wenn auch die Entwicklung der modernen Verkehrseinrichtungen ihr mancherlei Erleichterungen brachte, und durch die bessere Instandhaltung des Strombettes manches schwere Risiko für sie wegfiel, so nahmen doch in viel höherem Maaße die Schwierigkeiten und Gefahren für sie zu. — Die Schifffahrt, zu Anfang dieses Jahrhunderts noch eine von der Flößerei kaum beachtete Stiefschwester, nahm einen so ungeheuern Aufschwung sowohl hinsichtlich der Zahl als der Größe und des Werthes ihrer Fahrzeuge, daß der Flößerei wohl oder übel im Interesse der Verkehrssicherheit immer mehr Einschränkungen und verantwortliche Auflagen auferlegt werden mußten. Aber auch die Schifffahrt mußte ihrem ungestümen Drang nach immer größerer Schnelligkeit mit Rücksicht auf die Flößerei einige Zügel anlegen, namentlich die Stellen, welche ein Floß nicht gleichzeitig mit einem Schiff oder Schleppzug passiren kann, sind noch heute eine strenge Schule der Geduld für den Schiffer, der eben oberhalb oder unterhalb halten bleiben muß, bis das Floß in seinem gemächlichen Gang vorbeigetrieben ist, ehe er in die Enge einfahren kann. Die Floßwahrschau bildet dabei von jeher einen wunden Punkt; es kann nach ihrer Natur unmöglich Präcision von ihr erwartet werden, denn der Wahrshauer fährt stets außerhalb der Schweite des Flosses, kann also einen genauen, sich gleich bleibenden Abstand von diesem, nach dem die Schifffahrt sich ohne Gefahr richten könnte, nicht einhalten. Große Vorzüge demgegenüber haben die an einzelnen engen Stellen errichteten stehenden Staats-Wahrshauen, welche auch das Herantreiben von Flossen signalisiren, sobald sie

einen bestimmten Punkt erreicht haben, wodurch diese Wahrschau an Präcision und Gleichmäßigkeit wohl das Bestmögliche leistet.

Schwer gewöhnen konnte sich die Flößerei an den früher unbekanntem Wellenschlag der Dampfer und großen Schlepper; namentlich an Landeplätzen oder Verkaufsstellen still liegende Flosse haben darunter schwer zu leiden, indem der häufig wiederkehrende Wellenschlag die besten Verbände lockert und Floßtheile ins Treiben bringt, was schon zu vielen Verlusten Anlaß gegeben hat.

Eine weitere Quelle von Gefahren für beide Theile entstand in den immer größere Dimensionen annehmenden neuen Schiffsgesäßen, welche schon bei mäßigem Wasserstande das Gebirge nicht mehr durchfahren können ohne lichten zu müssen. Da kann man in **Gaub, St. Goar** und an andern Orten ganze Flotten still liegen sehen, und wer einmal auf einem Floß einer solchen Stelle zugetrieben ist, der wird gewiß nicht ohne Bangigkeit sich gefragt haben, wie es denn wohl möglich sein werde, den Kolos ohne Zusammenstoß durch die noch offen gelassene schmale Fahr- rinne zu bugsilren.

Es kann wohl nicht verwundern, daß der Kampf um die vielfach einander gegenüberstehenden Interessen von Schiffahrt und Flößerei zeitweise von beiden Seiten mit Leidenschaft und Erbitterung geführt wurde. Flößer und Schiffer, in deren beider Kunst jegliche Sentimentalität verpönt, und bekanntlich die Rücksicht auf ihre Nebenmenschen keiner besonderen Pflege theilhaftig geworden ist, standen einander gegenüber, erstere in der Vertheidigung ihrer überlieferten Selbstherrlichkeit, letztere im Gefühl ihrer zunehmenden Bedeutung, um Raum und Freiheit ringend; da setzte es manch herbes Wort, Zank, Anklagen und Prozesse waren an der Tagesordnung, und man hätte meinen können, die beiden feindlichen Schwestern würden nie mehr zu einem erträglichen Modus vivendi kommen. In neuester Zeit hat aber doch das „Leben und Leben lassen“ sich wieder mehr Bahn gebrochen und einem kollegialischeren Verhältniß Platz gemacht.

Ich würde der Vollständigkeit Abbruch thun, erwähnte ich nicht hier kurz, daß von allen modernen Schiffahrtseinrichtungen auf dem Rhein die **Tauerei** lange Jahre die von der Flößerei gefürchtetste und bestgehaßte war. Diese an versenkten Drahttauen verkoppelten und sich fortziehenden Dampfschiffe haben zu einer Fülle schwerer Floß-Havarien Anlaß gegeben, weil sie vermöge

ihrer Einrichtung nur schwer auszubiegen vermögen, und zogen sich bald nach ihrem Erscheinen den Kosenamen „**Seren**“ zu.

Hand in Hand mit der Entwicklung der Schifffahrt ging die Ausgestaltung des Rheinbettes, deren Fortschritten die Flößerei mit wachsender Besorgniß und unter vielfachem Protestiren zusehen mußte, denn viele ihrer zuverlässigsten Landeplätze fielen nach und nach durch Vorbauten der Stromregulirung zum Opfer. Da Floße keineswegs an jeder beliebigen Stelle landen können, sondern nur da wo gewisse Vorbedingungen gegeben sind, als: guter Ankerboden, gemäßigte Strömung, hohes Ufer als Schutz vor Stürmen und hinreichende Strombreite, um das Fahrwasser offen halten zu können, so erhellt daraus das allgemeine Interesse nach möglichst vielen und gleichmäßig vertheilten Landestellen, damit ein Floß nicht gar zu lange Fahrstrecken vor sich habe und, durch überraschende Gewitter und Stürme verweht, alles mögliche Unheil anrichten könne.

Auch durch die Erbauung der zahlreichen festen Rheinbrücken sind der Flößerei ebensoviele gefahrvolle, früher nicht gekannte Hindernisse entstanden, und haben namentlich während des Baues zu mancherlei schweren Havarien geführt; nach der Fertigstellung haben die meisten aber sich besser für die Durchfahrt von Flossen angelassen, sodaß weit minder Anrennungen stattfinden als man an so herausfordernden Hindernissen wie es steinerne Brückenpfeiler sind, befürchten sollte.

Nach diesen unerläßlichen allgemeinen Betrachtungen, bei denen ich der Zeit etwas vorangeeilt bin, hoffe ich meinen Gegenstand wieder etwas fesselnder gestalten zu können, indem ich meine verehrlichen Leser zu einer nochmaligen Floßfahrt auffordere, und zwar durch die landschaftlich schönsten und gleichzeitig technisch interessantesten Rheingebiete, nämlich von **Mainz** bis **Koblenz**. Glücklicherweise hat Herr Lang mir wenigstens diesen Abschnitt vorbehalten, ich hoffe aber daß durch seine Schilderungen meine Leser dem Floßfahren bereits einigen Geschmack abgewonnen haben, und meiner Einladung um so bereitwilliger folgen werden, nach der alten Erfahrung, daß wer einmal eine Floßparthie gemacht hat, sich zu einer zweiten oder öfteren stets mit Freuden bereit findet.

Wir wählen natürlich zu dem Zweck wieder ein großes **Holländer-Eichenfloß**, das bereits vor Mainz zur Abfahrt bereit liegt, und versehen uns in die Zeit vor ungefähr 25—30 Jahren

zurück, wo solche Erscheinungen auf dem Rhein noch nicht wie heute zu denjenigen Seltenheiten gehörten worüber die Zeitungen berichten.

Von dem allgemeinen Anblick eines solchen Flosses hoffe ich, daß die erwarteten Gäste nach den vorhergegangenen Schilderungen und Zeichnungen sich schon ein ganz zutreffendes Bild werden gemacht haben können, sodaß ich nur einige Besonderheiten speziell hervorzuheben brauche:

Da die Zahl der Mannschaft strompolizeilich nach dem Kubikinhalte des Flosses vorgeschrieben ist, und zwar auf je 25 cbm hartes Holz und je 50 cbm weiches Holz ein Mann, so werden wir heute, weit bescheidener als zu Langs Zeiten, mit nur 130 Köpfen bedienender Mannschaft unsere Fahrt riskiren. — Die Zahl der am Hintertheil ausgefahrenen Anker beträgt 7, (einschließlich der Hund-Anker 15). Streichen, bezw. **Lappen**, welche inzwischen an deren Stelle getreten sind, zählen wir hinten 10, vorne 12. — Die **Lappen**, welche im Uebrigen genau wie die veralteten Streichen eingelegt sind und nur ein weiteres Ausschreiten der Mannschaft, bis zu 10 Schritt, zulassen, bestehen aus leichten, schlanken Fichten-Stämmchen von 16 Meter Länge, an welchen als Ruder breite, $4\frac{1}{2}$ Meter lange Dielen der Länge nach aufgeschraubt sind; am andern Ende sind sie für die Hantirung hübsch glatt gearbeitet und 2 eingeschlagene Zapfen dienen noch als Handhabe.

Wir nähern uns in einem Anfernachen unter wichtigen Ruderschlägen dem Floße und bemerken von Weitem, daß zu unserm Willkomm neben dem sonst üblichen, lang herabwallenden rothen Fahrwimpel noch die große Hausfahne auf der hohen Flaggenstange beigelegt wird. Der **Floßmeister**, eine wetterharte Gestalt mit durchfurchten Gesichtszügen, beugt uns ehrerbietig seinen Gruß beim Anfahren, hilft, — galant wie nun einmal alle Wasserleute sind, — den Damen aus dem Rachen, und hat auch schon durch Verlegung von bequemen Gangdielen Vorsorge getroffen, daß die weiblichen Gäste nach Lust und Liebe einen Theil des Flosses abwandeln können, ohne Gefahr nasse Füße zu bekommen oder in eine Spalte zu rutschen.

Ganz im Vertrauen will ich doch meinen lieben Lesern ver-rathen, daß die hervorgehobene und gewiß nicht übertriebene Galanterie doch **eine** schwache Stelle hat: Es gibt nämlich einen uralten Flößer-Aberglauben, welcher besagt, daß es stets ein

Malheur absetzt, wenn Weibsleute an Bord kommen, und in früheren Zeiten mag man ja wohl vor solchen Gästen nicht übel das Kreuz geschlagen haben. Heutzutage sind aber auch die Flößer höchst aufgeklärte Leute, und wenn je bei Einigen der alte Spuck doch noch nicht ganz verdrängt sein sollte, dann sind sie, wie gesagt, viel zu galant, das merken zu lassen.

Wir wenden unsere Schritte zunächst der Herrenhütte zu, um Ueberflüssiges abzulegen, und finden sie nur noch in einen größeren, vorderen Wohnraum und in ein kleineres, hinteres Schlafgemach eingetheilt. Vor dem Eingang die übliche offene Veranda, welche heute zu unsern Ehren mit Grün ausgeschmückt ist, und auf deren Tisch gar anmuthigend ein wohlbestreuter Mainzer Kuchen von ganz ungeheuerlichen Dimensionen prangt. Auch der Floßkoch präsentirt sich und erkundigt sich sehr jovial nach unsern Wünschen, denn er weiß nur zu gut aus Erfahrung, daß er in den Augen von Floßgästen stets die wichtigste Person an Bord zu sein pflegt. Da aber Alles zur Abfahrt bereit ist, lehnen wir vorläufig seine Dienste ab und begeben uns auf einen der Steuerstühle, von denen wir während der ganzen Fahrt den schönsten Ueberblick haben werden; nur sind wir darin **einem** strengen Gebot unterworfen, nämlich stets nur denjenigen Steuerstuhl einzunehmen, auf welchem der Steuermann, der seinen Standpunkt je nach dem Fahrwasser wechselt, sich gerade **nicht** aufhält, damit er nicht durch Unterhaltung von seinem ernstern Amt abgezogen werde.

Ich will hier ordnungshalber einfließen lassen, daß heutzutage die Floßsteuerleute nur noch verhältnißmäßig kleine Strecken befahren und dann abgelöst werden, sodaß jeder Steuermann nur das Fahrwasser seiner speziellen Tour zu kennen braucht; so haben wir von Mainz bis Düsseldorf, welche Strecke Johannes Jung sozusagen als Alleinherrscher besuhr, nun 4 Stationen Kastel, Rüdeshheim, Caub und Koblenz. An jedem dieser Orte sind mehrere Steuerleute ansäßig und übernehmen abwechselnd die ankommenden Flosse. Wenn auch das Gewerbe seit langem des früheren geheimnißvollen Anstrichs entkleidet ist und keine solch exorbitanten Honorare mehr abwirft, so erheischt es doch immer noch kenntnißreiche, zuverlässige Leute und sichert ihnen auch bei den bescheideneren Steuerlöhnen noch heute ein reichliches Auskommen.

Wir vernehmen nun das Kommando: „Leute zurück!“ was bedeutet, daß ein Jeder sich auf seinen Posten begeben soll. Die vorderen Lappen werden besetzt, die hintere Mannschaft fährt theils zu den Anfern, theils nimmt sie die Dehringstau der Hundanker in die Hände; nachdem Alles in Ordnung, folgt Kommando: „Hol op allemal!“, sämtliche Anfer werden aufgeholt, das Floß setzt sich langsam in Bewegung. Nachdem wieder Alles an Bord gerudert ist, ertönt die Aufforderung zum Gebet mit: „In Gottes Namen!“, welche schöne Sitte sich unentwegt bis auf den heutigen Tag erhalten hat.

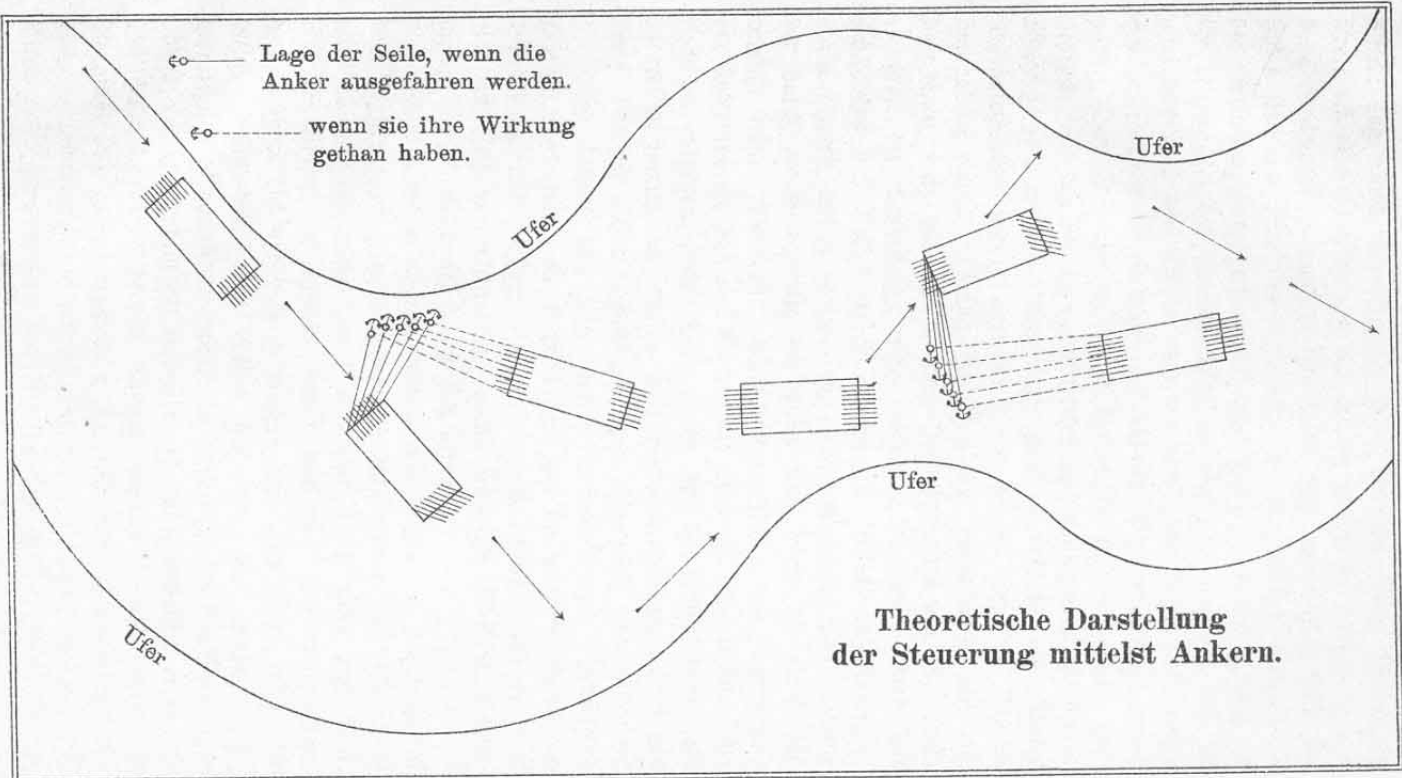
Lautlos gleitet das Floß zunächst dahin, gleich einer Wandeldekoration ziehen die mit allen Reizen der Natur ausgestatteten Ufer an uns vorüber, und den modernen, an geräuschvolle Beförderungsmittel gewöhnten Menschen überkommt ein behagliches Staunen ob einer so beispieellos sanften, anstrengungslosen Beförderungsweise.

Aber nicht zu lange dauert die Thatlosigkeit; wir bemerken, daß das Floß im Verlauf seiner Fahrt sich ziemlich quer über den Strom geschoben und dem entgegengesetzten Ufer genähert hat, ein Kommando ertönt, und wir sehen nacheinander die Anfern in schräger Richtung vom Floß abfahren und ihre Anfer auswerfen; gleichzeitig erhält die vordere Mannschaft an den Lappen den Wink zur Arbeit nach der gleichen Seite. Die ausgeworfenen Anfer haben jetzt keinen andern Zweck als das Floß zu steuern, welche Methode auf dem ganzen Rhein angewendet wird, mit Ausnahme der Strecke von Rudesheim bis Köln, wo kein geeigneter Anferboden vorhanden und man lediglich auf die Lappen angewiesen ist.

Ich werde an dieser Stelle gut thun, eine kleine Erklärung über die Technik des Floßsteuerens überhaupt einfließen zu lassen:

Jede Strömung hat die Tendenz, ihren Weg geradeaus zu nehmen, diejenige eines Flusses wird aber durch die Krümmungen seines Laufes sowie die Beschaffenheit seines Bettes vielfach abgelenkt. Im Allgemeinen, das heißt die Abwesenheit sonstiger Ablenkungs-Ursachen vorausgesetzt, kann man annehmen daß die Strömung die Biegung einer Landzunge (in der Flößersprache **Dord** genannt) nicht mitmacht, sondern den von ihr aufgezwungenen Lauf in gerader Linie fortsetzt, bis sie an der gegenüberliegenden Bucht (**Ham**) abprallt und aufs Neue in einem Winkel sich auf das gegenüberliegende Ufer wendet, wie in der Zeichnung durch

— Lage der Seile, wenn die Anker ausgefahren werden.
- - - - - wenn sie ihre Wirkung gethan haben.



**Theoretische Darstellung
der Steuerung mittelst Ankern.**

Pfeile angedeutet ist. Da ein Floß vermöge seiner lebendigen Kraft erheblich schneller als der Strom treibt, so müßte es alle diese Brechungen mitmachen, das heißt, bald am rechten, bald am linken Ufer anrennen; es muß also in allen solchen Situationen der Strömung vorgegriffen und das Floß in einem Winkel zu ihr derart von den Brechungspunkten abgehalten werden, daß es, ohne das Land zu berühren, von der wieder der Mitte des Flusses sich zuwendenden Strömung im richtigen Moment aufgenommen wird. Das ist natürlich höchst theoretisch und allgemein ausgedrückt, auf den einzelnen Fall wirken noch tausenderlei wechselnde Einflüsse ein, wie vor Allem Wasserstand und Wind, ein näheres Daranfingehen würde aber zu einem Buch über die Steueremannskunst führen. Genug, ein Floß muß fortwährend bald von dem einen, bald von dem andern Ufer abgehalten werden, wohin es sonst die Strömung treiben würde. Das wird, was das Hintertheil des Flosses betrifft, durch die seitlich ausgeworfenen Anker bewirkt, welche es zwingen, einen neuen Kurs einzuschlagen, der durch die Haltepunkte der Anker und durch die Strömung bedingt wird. Die erste wahrnehmbare Folge des Ankommens der Ankertaue ist, daß das Vordertheil eine entsprechende Wendung nach der entgegengesetzten Seite macht, das Floß also etwas quer zu treiben kommt, es müssen also die vordern Lappen stets das Werk, das die Anker begonnen haben, aufnehmen und vollenden.

So kommt es, daß unsere Aufmerksamkeit abwechselnd gefesselt wird durch die Herrlichkeiten der im wahrsten Sinn des Wortes an uns vorübergleitenden Landschaftsbilder und die von Zeit zu Zeit wiederkehrenden, höchst lebhaften Manipulationen, welche die Floßfahrt selbst mit sich bringt.

Nach einigen eingenommenen Mahlzeiten, — die Luft auf dem Wasser zehrt gar so sehr, das wissen wir nun schon, — wird es uns nun auch einmal verlangen, uns unter das Volk, oder die Völker, zu mischen, denen wir uns anvertraut haben, deren nähere Bekanntschaft zu machen uns aber bisher völlig die Muße gefehlt hat. Wir werden gut thun, hier wieder streng hierarchisch zu verfahren, damit es beileibe keine Verstimmungen absetzt, und folgerichtig mit Numero 1, dem **Floßmeister** beginnen: Ich habe denselben bereits flüchtig vorgestellt, und wenn ich hinzufüge daß er der eigentliche, unumschränkte Commandant des ganzen, complicirten Getriebes um uns her, und des schweren, unter uns schwimmenden Capitals verantwortlicher Vertreter ist,

so werde ich ihn mit diesen wenigen Worten in den Augen meiner Leser zu dem gestempelt haben, was er in der That ist, eine Vertrauensperson allerersten Ranges. Der Floßmeisterposten stellt, wie der Generals-Rang in der Armee, natürlich für alle Untergebenen die höchste Stufe des Ehrgeizes dar, zu der sich aber nur wenige hinauf zu ringen vermögen, größtentheils weil sie die nöthige Vielseitigkeit der Befähigung nicht besitzen, theils aber auch, weil es an offenen Stellen gebricht und eben verhältnißmäßig nur wenige Meister sein können. Ein Floßmeister wie er sein soll, muß in der That den mannigfaltigsten Anforderungen gewachsen sein: Er hat das ganze Getriebe an den Floß-Lagerplätzen unter sich, hat die ankommenden Holzansuhren zu empfangen, die Umflößung derselben in verkaufsmäßige Abtheilungen nach den erhaltenen Instructionen zu leiten, nach Bedarf Mannschaften zu engagiren und zu entlassen, für Anschaffung, Instandhaltung und immerwährende Ergänzung aller Geräthschaften, Victualien, Bretter, Zengel, Nägel, Klammern und aller sonstigen Verbrauchs-Artikel besorgt zu sein. Er führt die Floßkasse, und colossale Summen Geldes müssen seiner Redlichkeit und Haushälterischeit anvertraut werden, um daraus die unzählbar mannigfaltigen Auslagen des Betriebes zu bestreiten, worüber er nachträglich geordnete Rechnung abzulegen hat. Auf der Fahrt ist er der unumschränkte Befehlshaber einer ganzen Compagnie und muß es verstehen, durch Klugheit, Wohlwollen und streng rechtlichen Sinn die militärischen Disciplinar-Mittel zu ersetzen. Alle die Befahrung des Rheins betreffenden Geseze und Verordnungen müssen ihm bekannt sein, selbst an seine Fahrkunde müssen erhebliche Anforderungen gestellt werden können, da jeder Zeit der Fall möglich ist, daß er für den Steuermann einspringen muß. Des Weiteren hat der Floßmeister für die geordnete Ablieferung der Floße an die Empfänger, sowie für den Rücktransport der Floßgeräthe zu sorgen, und schließlich soll er, da er vielfach mit den Kunden seines Hauses in Berührung kommt, in seiner ganzen Persönlichkeit ein würdiger Repräsentant desselben sein.

Meine lieben Fahrgäste werden nach Diesem einige forschende Blicke nach dem Mann mit dem verwetterten Gesicht und den lebhaften Augen, der neben dem Steuermann steht, nicht unterdrücken können, zumal wenn ich sie versichere, daß er wirklich einer vom „alten Schlag“ ist, voller Anhänglichkeit, Pflichtgefühl und Eifer für sein Haus und Alles was damit zusammen hängt.

Hinter dem Floßmeister kommen die Meisterknechte, schlechtweg **Knechte** genannt. Sie sind die Anführer kleiner Abtheilungen, (**Plüße**), mit denen sie die verschiedenen Gattungen von Hölzern in Koppeln und Flügel zusammenbauen, auf der Fahrt die verschiedenen Einzelverrichtungen vornehmen, sowie in Holland die einzelnen Floßtheile bis zu ihren Bestimmungsorten verbringen.

Die **Anferknechte** sind die große Masse der eigentlichen Flößer; sie haben sich diesem Beruf von Jugend auf, als Floßjunge beginnend, gewidmet und sind mit allen Hantirungen desselben vertraut. Die hintere Mannschaft, die wir von unserm Steuerstuhl aus unmittelbar vor uns haben, besteht ausschließlich aus Knechten und Anferknechten, und der Eindruck, den wir von ihnen gewinnen, wird auch bei längerer Beobachtung ein durchaus günstiger sein. Es ist ein kräftiger, behender Menschenschlag, dem man wohl ansieht, daß der Flößerberuf Gesundheit erfordert, aber auch die Gesundheit erhält. Freilich sind die Tage der Fahrt, zumal zur schönen Sommerszeit, auch für den Flößer sozusagen frohe Feste nach sauren Wochen; die fortwährende Abwechslung, die sie bietet, regt ihn immer wieder an und entschädigt ihn für die vorausgegangene Zeit täglicher gleichmäßiger und rastloser Arbeit, sodaß man auf der Fahrt, wenn auch der Tag noch so anstrengend war, am Abend kaum einen Flößer antreffen wird, der den Eindruck von Mattigkeit machte. Denn auch die Fahrt bringt ihre harten Tage: wenn es irgend sein kann, wird eine Stunde vor Sonnenaufgang aufgebrochen und erst eine Stunde nach Sonnenuntergang wieder gelandet, eine in den langen Sommertagen schier endlos scheinende Zeit, während der die Mannschaft unausgesetzt dem Sonnenbrand und allen Unbilden der Witterung, unter zeitweise anstrengendster Arbeit bloßgestellt ist, und trotzdem erfreuen so manchmal nach glücklicher Landung noch die Melodien eines gemeinsamen Chorgesanges das Ohr des für Volkspoesie empfänglichen Lauschers. — Die eigentlichen harten Tage des Flößers fallen in das Frühjahr und Spätjahr, wo er häufig eisigen Schauern schutzlos preisgegeben ist, und der nächtliche Aufenthalt in Bretterhütten, trotz reichlicher Heizung, nicht zu des Lebens Annehmlichkeiten gehört; da wird die Gesundheit der robustesten oft auf eine harte Probe gestellt, aber, Gott sei Dank, der Mensch gewöhnt sich an Vieles, und die Zugigkeit des Gewerbes verhindert nicht, daß der Gesundheitszustand der Flößer beinahe sprichwörtlich ist und, vergleichsweise gegen städtische

Bevölkerung, eine verhältnißmäßig sehr große Zahl von ihnen ein recht hohes Alter erreicht.

Die eigentlichen (gelernten) Flößer stammen von Alters her der großen Mehrzahl nach aus einigen wenigen am Rhein gelegenen Ortschaften, in denen das Gewerbe sich von Generation zu Generation vererbt hat, und die man eigentliche Flößerdörfer nennen könnte. Herr Lang hat als solches bereits Neudorf erwähnt, dem ich noch **Kesselheim**, **Wallerstheim**, **Friedrich**, **Camp** und theilweise in diesem Sinn auch **Kastel** bei Mainz hinzufügen möchte. Wer einen Blick in diese Ortschaften zu thun Gelegenheit hat, der wird sich angenehm berührt finden von dem behäbigen und geordneten Anstrich, den sie darbieten; an den vielen alten, aber wohl erhaltenen Häusern, an deren Sonnenseite sich armdicke Reben hinaufranken, sieht man, daß hier eine seit lange sesshafte Bevölkerung wohnt, und daß das Flößereigewerbe von Alters her nicht nur seinen Mann zu ernähren, sondern auch einen gewissen Wohlstand zu bieten vermochte; freilich war dazu bei den immerhin kargen Löhnen früherer Zeiten im Vergleich zu heute, auch die Sparsamkeit der guten alten Zeit nöthig. Doch auch heute finden wir noch, daß eine große Zahl von Flößern neben ihrem Beruf eine kleine Oekonomie besitzen, die in ihrer Abwesenheit durch ihre Frauen und Kinder bewirthschaftet wird.

Wenn sich in neuester Zeit auch unter den Flößern ein unverkennbarer Zug „nach der Stadt“, das heißt nach Anstellungen, welche ein dauerndes Daheimbleiben zulassen, bemerkbar macht, so kann man doch im Allgemeinen sagen, daß auch heute noch die Flößer mit Leib und Seele ihrem Gewerbe anhängen, und einen raisonnablen, an Geist und Körper gesunden Stand darstellen, namentlich kann ich sie mit gutem Gewissen gegen das vielverbreitete Vorurtheil in Schutz nehmen, als ob unter ihnen ein besonders starker Hang für geistige Getränke ausgebildet sei. Abschreckende Beispiele kommen hier wie in allen Berufsständen vor, aber man berücksichtige, daß das Gewerbe mehr als andere Durst erzeugt, und ein Flößer, vermöge seiner immerwährenden Beschäftigung in freier Luft, auch mehr als Andere vertragen kann!

Wir werden nun auch eine kleine Wanderung über das Floss antreten wollen und der am vorderen Ende desselben beschäftigten Mannschaft einige Aufmerksamkeit zuwenden. Da wird uns zunächst schon äußerlich ein erheblicher Abstand gegen die hintere Mannschaft ins Auge fallen. Es sind der überwiegenden Mehr-

zahl nach keine zünftigen, sondern Gelegenheitsflößer, und wer zählt die Völker, nennet ihre Namen, die friedlich hier zusammen kamen?! Die Schwierigkeit würde höchstens noch überboten durch diejenige, die eigentlichen Berufsarten dieser Leute zu constatiren. Da die Flößerei für die Fahrt erheblich mehr Mannschaften braucht, als beim Bau und bei der Ablieferung geregelt Beschäftigung finden können, so ist sie für diesen Mehrbedarf von Fall zu Fall auf sich gerade darbietende, ungeschulte Leute angewiesen, bei deren Auswahl sie auch nicht gerade wählerisch zu sein braucht, da die Arbeit an den Lappen nur die Kraft gesunder Glieder, aber weiter keine Schulung voraussetzt. Diese Eigenthümlichkeit hat zur Folge, daß alljährlich um die Zeit, da auch die Störche wieder kehren, in der Umgegend der großen Floßbau- stellen an den Ufern des Rheins eine Bewegung sich erhebt, die demjenigen, der deren Triebfedern nicht kennt, einiges Kopfschütteln abnöthigen wird. Wie die Zugvögel aus allerhand unbekanntem Gegenden strömt ein bunt gewürfeltes Volk zusammen und harret in den Niederungen mit Spannung des Augenblicks, wo ein Floß zur Abfahrt fertig ist und seine Gefilde, in denen Milch und Honig fließt, sich einem hungerigen Trupp erschließen wird. Da nicht Alle angenommen werden können, so entsteht ein wildes Drängen und mit inbrünstigem Neid schauen die zurückbleibenden ihren glücklicheren Genossen nach. Es wird, wie gesagt, nicht viel Auswahl getroffen, nur gezählt, Alle erhalten einen gleichen, festgesetzten Lohnsatz für die Fahrt, ohne Rücksicht auf deren Dauer, sowie freie Verköstigung, und werden gleich nach Ankunft des Floßes am Bestimmungsort ausbezahlt und entlassen.

Zur Zeit Langs führten diese Leute den Sammelnamen „**Tiroler**“; ob damit sie oder das biedere Volk der Tiroler geehrt werden sollte, vermag ich nicht zu sagen. Weniger schmeichelhaft benennt sie von Moser: „Ein zwischen Himmel und Wasser ganz beugsammer Abschaum von Wagehälften.“ Nach den Franzosenkriegen im Anfang dieses Jahrhunderts kam der Kosennamen „**Kosacken**“ für sie auf, den man auch heute noch vielfach hört; die eigentliche, zunftmäßige Bezeichnung ist aber „**Vorderleute**“, vom vorderen Theil des Floßes, auf welchem sie ihren Standpunkt haben. Fassen wir das Völkchen nun etwas näher ins Auge, so sehen wir auf den ersten Blick, daß die mannigfaltigsten Beweggründe die Einzelnen in diese Vereinigung geführt haben müssen; bei den Meisten mag wohl der angeborene Hang zu dem ungebundenen, vagabundirenden

Leben ausschlaggebend gewesen sein, sie kennen sich offenbar schon lange und verkehren mit dem höchstmöglichen Grad von Cordialität untereinander als gleichgestimmte Seelen. Trotzdem ihre Bekleidung, Stiefel und Kopfbedeckung große Lücken aufweisen und die unverkennbaren Spuren aller nur möglichen Hantirungen, Dertlichkeiten, Gesellschaftskreise und Jahreszeiten an sich tragen, so herrscht unter dem Völkchen doch der ächte, unverfälschte Bummelhumor; einige treten gerne als gewerbsmäßige Spaßmacher hervor und würzen die Ruhepausen mit ihren Anekdoten und Witzgen, — Damen sind etwas in der Entfernung zu halten, — ihre dankbare Umgebung oft zu den schallendsten Lachsalven hinreißend. — Aber nicht Alle theiligen sich an dieser Kurzweil; wir finden auch Leute, denen überstandener Gram, Scheuheit oder finstere Entschlossenheit auf den Gesichtern geschrieben steht, Leute, deren, wenn auch heruntergekommenes Aeußere, auf erlebte bessere Zeiten schließen lassen und deren Händen man es ansieht, daß sie nicht an grobe Arbeit gewöhnt sind; alle vermuthlich Existenzen, denen aus irgend welchen Gründen der Boden unter den Füßen zu heiß geworden ist und die diese unauffällige und billige Gelegenheit benützen, die Landesgrenze zwischen sich und den Schauplatz ihrer Vergangenheit zu bringen.

Es läßt sich denken, daß die Erhaltung der nöthigen Mannszucht unter diesen zusammengewürfelten Elementen nicht immer eine leichte Sache ist, und manchmal recht drastische Mittel angewendet werden müssen; Branntweintrinker werden beispielsweise, wenn sie des Guten zu viel thun, ohne Weiteres ans Land gesetzt, mit Vorliebe auf eine unbewohnte Insel, auf der sie sich dann in Ruhe ausschlafen und sehen können, wie sie wieder weiter kommen.

Die Löhnung der Mannschaft findet in folgender Weise statt:

Die Floßmeister, und bei den meisten Flößereien noch einige andere Angestellte, stehen in festen Diensten und haben Jahresgehalt; sie bilden den Stamm des Betriebes.

Die weiteren Knechte, Ankerknechte und Vorderleute werden nach Bedarf angenommen und erhalten, neben freier Kost, Taglohn für die Zeit, die sie auf den Floßlagern arbeiten, sei es vor der Abfahrt eines Floßes oder während dessen Ablieferung; der Lohn wird auch an Sonn- und Feiertagen berechnet, einerlei, ob gearbeitet wird oder nicht. Für die Fahrt tritt an Stelle des Taglohns eine Pauschal-Summe, deren Höhe sich nach der Entfernung,

die das Floß zurücklegen soll, bemißt, durch die längere oder kürzere Fahrtdauer dann aber nicht weiter beeinflusst wird.

Nach Ankunft oder Ablieferung des Floßes an seinem Bestimmungsort werden die Leute ausgelöhnt und entlassen; soweit es seßhafte Flößer sind, fahren sie zunächst nach Hause, bis sie aufs Neue von einer oder der andern Flößerei zur Arbeit einberufen werden, die Vorderleute verflüchtigen sich ganz nach ihrer Neigung, oder wenden ihre Schritte wieder zu den verlockenden Floßbau-Stellen zurück.

Mittlerweile sind wir unter dem Johannisberg vorbei getrieben; die Gebirge im Vordergrund werden steiler und schließen das Bild wie einen See ab; wir landen kurz oberhalb Rüdeshelm in der uns nun schon geläufigen Weise, und verbringen daselbst die Nacht, da im Sommer das Gebirge stets nur in den allerfrühesten Morgenstunden passirt wird, um keine Gewitter auf dieser Strecke gewärtigen zu müssen. Aber nur schwer vermögen wir uns los zu reißen, denn unser Liegeplatz ist wohl der allergünstigste Punkt, um das herrliche Gebirgs- und Städtepanorama, das uns rings umgibt, zu genießen. Wir liegen ziemlich weit vom Ufer ab, haben also auf allen Seiten den mächtigen Strom, dessen murmelnde Wellen unter uns fortziehen; ein geheimnißvoll summendes Geräusch dringt vom Grunde an unser Ohr, es ist der vor der Strömung fortrollende Kies, kein Laut ist sonst vernehmbar, der nicht durch die Entfernung angenehm gedämpft wäre.

Die Sonne ist hinter den Bergen verschwunden und überläßt dem entzückenden Bilde ihren letzten goldenen Schimmer, nach und nach sehen wir einen Kranz von Lichtern das dunkelnde Panorama beleben, eine angenehme Kühlung umfächelt uns, Alles läßt zum Bleiben und zum Genießen! Wir werden aber die kurze Nachtruhe nur zu nöthig haben, um für das was der kommende Tag bringen wird wieder empfänglich zu sein, und so müssen wir uns schließlich losreißen von dem Idyll und unser Nachtquartier in einem der Rüdeshelmer Gasthöfe aufsuchen, denn die Floßherberge ist auf so zahlreiche Gäste nun einmal nicht eingerichtet.

Kaum hat nach den Anspannungen des Tages der zögernde Schlaf sich eingestellt, da schlagen schon wieder Männertritte und unsäufstes Klopfen an unser Ohr: Der unerbittliche Wahrschauer verkündet daß es 1/2 2 Uhr, also höchste Zeit zum Aufbruch sei, und fügt als wohlgemeinte Ermunterung hinzu, daß das Floß auf Langschläfer nicht warten könne! Also rasch heraus und aus

Ufer, wo wir im Halbdunkel schon reges Leben wahrnehmen. Einige Mägen sind am Lande und nehmen uns auf, gleichzeitig mit uns trifft auch der Steuermann mit einer Anzahl neu angeworbener Mannschaften, den sogenannten „Bankleuten“, ein.

Die Bank bei St. Goar war bis in die neueste Zeit für Floße eine der allergefährlichsten Passagen des ganzen Rheins, sodaß von Rüdesheim zur Verstärkung der vorderen Lappen stets noch eine Parthie Leute mitgenommen und in St. Goar wieder entlassen wurde, daher der Name Bankleute. Männer aus allen Berufsständen drängen sich zu diesem Posten, sie erhalten eine ganz flotte Bezahlung, sowie die wohl noch mehr Anziehungskraft ausübende Speisung aus der Floßtüche und sind meist um Mittag schon wieder zu Hause, also für Viele begreiflicherweise ein ganz verlockender Ausflug.

Demnächst bemerken auch wir mit der größten Genugthuung, daß der Küchenheerd schon in voller Lohe steht und ein warmer Kaffee mit allem Zubehör zu gewärtigen ist, denn es ist so bitter kalt, daß es uns ganz durchschauert und man es kaum glauben sollte nach der Hitze des vergangenen Tages. Ein eisiger Hauch weht uns aus dem Bingerloch entgegen und in der zunehmenden Morgendämmerung können wir eine kleine Nebelbank unterscheiden, die sich aus ihm in halber Höhe der Berge auf uns zu bewegt. Das sind Erscheinungen, die den eifrig nach Wetteranzeichen ausschauenden Steuermann (nebenbei bemerkt ebenfalls ein „Jung“ und Enkel des vorerwähnten Johannes Jung, der auch heute noch ein gewisses Vorrecht auf die Steuerung der großen Holländer Floße genießt,) noch stutzig machen und die Vorbereitungen zur Abfahrt etwas verlangsamten läßt. Es handelt sich darum, zu ergründen, ob im Gebirge Nebel liegt, oder, was ebenso gefährlich wäre, die „Wisper“ Neigung zeigt anzuschwellen, in welchen beiden Fällen das Hineinlassen eines Floßes ins Gebirge ein geradezu frevelhaftes Beginnen wäre. Was den Nebel anbelangt, so versteht sich das eigentlich von selbst, er ist der unerbittlichste Feind allen Verkehrs auf dem Wasser, und ein Floß, das von ihm überrascht wird, ist sozusagen machtlos den Gefahren die er im Gefolge hat preisgegeben, wenn es nicht augenblicklich landen kann; die Sprachrohre, welche in solchen Fällen benützt werden, sollen andere Fahrzeuge wahrnehmen, können zur eigenen Orientirung aber natürlich Nichts beitragen.

Der Wisperwind, kurzweg **Wisper** genannt, ist eine der seltsamsten Naturerscheinungen des Rheins, und verdient hier etwas näher betrachtet zu werden: Bei **Lorch** öffnet sich das Wisperthal, ein auffällig kahler, gekrümmter Kessel aus dem bisweilen, besonders in den frühen Morgenstunden, ein eisig kalter Luftstrom hervorbläst und weiter rheinaufwärts zieht, bis er sich endlich in der Thalebene oberhalb Rüdeshelm verliert. Ob der Ursprung dieser eigenthümlichen Erscheinung wissenschaftlich aufgeklärt ist, ist mir bis heute nicht bekannt geworden, genug, sie spielt für den ganzen Rheinverkehr von Bingen bis Lorch eine höchst bedeutsame Rolle und wird es in früheren Zeiten, da es noch keine Dampfschiffe gab, wohl in noch weit höherem Maaße gethan haben. Die Wisper zeigt das Wetter an, je nachdem sie aus dem Bingerloch westlich oder nördlich verläuft. Im erstern Fall hat man sie gern, sie bringt dann gutes Wetter und fegt die Nebel aus dem Gebirge; verläuft sie aber nördlich, dann bedeutet sie Sturm und wird auf der so klippenreichen Strecke allen auf sich, das heißt ohne Dampfkraft fahrenden Fahrzeugen gefährlich. Das Bingerloch hat seine Schrecken wohl von jeher wesentlich der nördlichen Wisper zu verdanken gehabt, denn gerade in dieser Krümmung treibt sie die passirenden Fahrzeuge von der Durchlaßstelle am rechten Ufer ab und auf die gegenüberliegende Felsbank.

Auf ihr fuhr in den fünfziger Jahren ein großes, schweres Eichenfloß in Folge der Wisper total in Trümmer, eine der verlustreichsten Floß-Havarien die wohl je auf dem Rhein vorgekommen sind. Der vordere, nur aus Tannen bestehende Kopf, trieb mit der Mannschaft noch glücklich über die Felsen, als aber die tiefer gehenden Eichen an die Stelle kamen, brach Alles auseinander, die hintere Mannschaft rettete sich in die Rachen, und eine Menge Eichenstämme und alles Floßgeräthe ging verloren. Wer es nicht wenigstens mit erlebt hat, daß der eichene Floßboden bei knappem Wasserstand auf einen Felsen stieß, der kann sich unmöglich einen annähernden Begriff von einem solch aufregenden Vorgang machen: Als Vorboten einige dumpfe Schläge durch das Herausspringen der Nägel und Klammern, dann Krachen von zersplitternden Zengeln, und gleichzeitig hebt sich wie ein Ungeheuer ein schwerer Stamm mit einem Ende aus dem Wasser, höher und höher. Da er fest liegt, werden alle hinter ihm kommenden Stämme ebenfalls los gerissen und aufgethürmt, die aufgeschleiften Hölzer werden mit nach hinten gerollt, die Zerstörung greift immer weiter

um sich, das ganze Floß kracht und zittert, als wenn es total aus den Fugen gehen wollte, bis es auf irgend eine Art Luft gibt und ebenso plötzlich wieder Ruhe eintritt als sich zuvor das Höllengetöse erhoben hatte, Alles das Werk eines Augenblicks! — Nach dieser unbedeutenden Skizze möge der freundliche Leser sich mit eigener Phantasie auszumalen trachten, was es bedeutet, wenn, wie oben erwähnt, ein ganzes Floß zerschellt, und sich dabei vergegenwärtigen, daß bei der reißenden Strömung des Binger Lochs der ganze Zerstörungsakt sich in wenige Minuten zusammen drängen wird!

Zur Beruhigung meiner lieben Fahrgäste will ich aber hinzufügen, daß die Schuld an dem erwähnten Unglück dem Floßherrn selbst beigemessen und dem Alkohol eine gewisse Rolle dabei eingeräumt wird, daß wir aber über jegliche Besorgniß dieser Art uns beruhigt hinwegsetzen dürfen; Steuermann und Floßmeister sind erprobte Leute, die sich ihrer Verantwortung voll bewußt sind.

Die Wetterzeichen haben sich inzwischen günstig gelassen, wir werden etwas Wisper haben, aber nicht zu viel, und die Nebel werden sich nicht niederlegen; der Ausbruch findet also in gewohnter Weise statt.

Gespensterhaft steigen leichte Nebeltheilchen von der Wasseroberfläche auf und werden rings um uns her verweht, kaum kann das Auge noch in der Dämmerung die gröbsten Umrisse unterscheiden; tiefer Ernst liegt über der ganzen, gestern so lachenden Landschaft. Ernst sind auch die Gesichter der Mannschaft, wir ahnen in ihnen das Bewußtsein, daß es heute gilt, sich mit eigener Kraft durchzuschlagen, ohne Beihülfe der nachschleppenden Anker die Klippen und Stromengen zu umfahren. Auch wir können uns dem Einfluß nicht entziehen, und nicht ohne Beklemmung sehen wir uns in immer schneller werdendem Tempo dem finsternen Felsenthor des Binger Lochs zutreiben. Denn auch unsere Fahrgeschwindigkeit ist heute eine ganz andere, als gestern im lachenden Rheingau: Die Strecke von Ländeplatz zu Ländeplatz Rüdeshelm—Neuendorf beträgt 68 Klm., die wir in 8—9 Stunden zurück zu legen gedenken, also gemittelt 8 bis 9 Klm. in der Stunde; an manchen Stellen ist die Fahrgeschwindigkeit aber naturgemäß erheblich langsamer, an andern — so im Binger Loch — um eben so viel schneller, so daß man große Mühe haben würde, mit zu laufen.

„Hessenland!“ hinten und vorne, denn wir müssen das rechte Ufer anhalten. Hei, wie schneidig heute die Lappen ziehen! Eins,

zwei, eins, zwei, tritt die Mannschaft durch und weckt das Echo in den Bergen.

Das Binger Loch hat seit lange für die Schifffahrt gar keine, für die Flößerei nur für den Fall noch Gefahren, daß man, wie bereits angedeutet, wegen Wisper Mühe hat, das rechte Ufer fest zu halten; wir würden selbst kaum weiter Notiz davon nehmen, wäre nicht das Rauschen des Wassers über die auf der linken Seite noch absperrenden Felsen, und ein Aechzen in den Floßverbänden, das durch den starken Fall des Wassers hervorgerufen wird.

Hinter dem Binger Loch treibt das Floß zum linken Ufer hinüber, den mächtigen **Leisten**, einem inmitten des Stromes aufragenden Felsen, rechts lassend. Nach einer Krümmung, auf deren Landzunge, das malerische, ehrwürdige Clemenskirchlein liegt, bekommen wir Lorch mit den beiden Lorch Werthern (Inseln) in Sicht, und sind davon nicht wenig erbaut, denn die Wisper hat bisher unbarmherzig unsere erfindungsreichsten Erwärmungsversuche zu Schanden gemacht, wir vermögen nur mit Mühe das Schnattern zu unterdrücken. Schon von Ferne können wir beobachten, daß unterhalb des Wisperthales die Wasserfläche nicht mehr gekräuselt, sondern spiegelglatt ist, und kaum haben wir die Linie überschritten, da überkommt uns auch schon ein wohliges Behagen, und wir fangen an uns unserer wärmenden Hüllen zu entledigen.

Inzwischen ist es auch heller Tag geworden und wir öffnen bereitwillig Herz und Sinne den Herrlichkeiten, die an uns vorüberziehen, deren Beschreibung ich aber in der Hauptsache berufeneren Federn überlasse.

Links erscheint das uralte **Bacharach**; gegenüber an der **Wirbelley**, einem mächtigen, schroffen Vorgebirge, grüßt uns die weiße und rothe Flagge der stehenden Wahrschau, zum Zeichen, daß unser Floß in die Enge getrieben kommt. Wir haben hier eine der stärksten Krümmungen zu befahren und arbeiten uns dicht unter die Wirbelley, hier von einem weiteren Steuerungshilfsmittel, dem **Großen Hund**, Gebrauch machend, den wir bis jetzt noch nicht in Thätigkeit gesehen haben. Auf beiden Seiten der vordersten Länge sind die äußersten Hölzer je zwei schwere Tannenstämme; sie sind am oberen Ende derart mit Ketten befestigt, daß sie sich wie um ein Charnier drehen und mit dem Floß einen rechten Winkel bilden können. Am andern Ende ist ein schweres Tau angelegt und mit soviel Spielraum am Floßboden festgestochen, daß der erwähnte rechte Winkel durch den stärksten Gegendruck

nicht weiter geöffnet werden kann. Wie ich bereits bemerkte, folgt die Strömung nicht einer Landzunge, sondern schießt über sie in gerader Linie hinaus; dadurch entsteht hinter der Landzunge eine Wasserleere, welche von unten nachdrängendes Wasser fort und fort auszugleichen strebt. Wir können dieses Spiel der Wogen ganz deutlich an der Oberfläche wahrnehmen in Form von Strudeln, und, an Stellen, wo der Strom sehr reißend, sogar eine völlig zu Berg laufende Strömung beobachten. Diese beiden entgegengesetzten Kräfte macht man sich mittelst des Hundes zu Nutze: er wird, wenn das Vordertheil an der Landzunge angekommen ist, ausgedehnt und findet in der Gegenströmung, die sich brüllend darüber hinwegstürzt, einen so ungeheuern Widerstand, daß das Floß, welches mit dem Hauptstrom fortschießt, in der vorzunehmenden Drehung mächtig gefördert wird. Wenn Gefahr ist, daß das Vordertheil das Ufer berührt, werden die Hunde auch als **Stechschoren** benützt, das heißt, man deht sie aus und läßt sie gegen das Ufer anlaufen, damit sie dem Floß so einen Rückstoß versetzen.

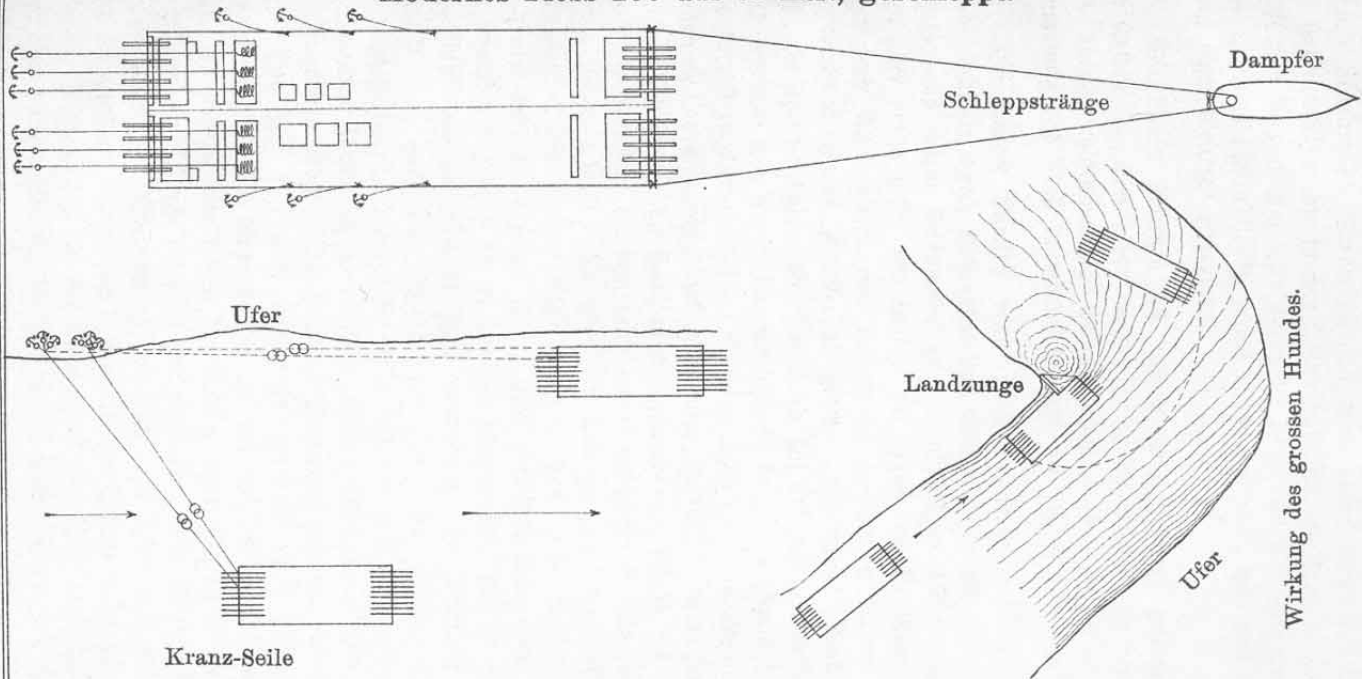
An der Wirbelley lassen wir also den Hund los, denn wir müssen möglichst kurz drehen, weil gleich gegenüber das weit hereinragende **Bacharacher Werth** mit dem gefürchteten **Floßrißer** liegt, den wir beileibe frei fahren aber auch hart anhalten müssen, da gleich unterhalb das **Wilde Gefähr**, eine breite Klippenbank, uns seine gefährlichen Zähne entgegen bleckt.

Nachdem wir diese schwierigen Passagen nicht ohne innere Erregung mit Glück zurückgelegt haben, kommen wir in ein etwas ruhigeres Fahrwasser. Zu unserer Rechten zieht die majestätische **Pfalz** an uns vorüber, an der zur Zeit der Rheinzölle die kleineren Floße stets eine martervolle Landung bewerkstelligen mußten, während die Zollabfertigung der größeren im Fahren vorgenommen wurde. — Ein Kahn kommt auf uns zugerudert, er führt uns den neuen Streckensteuermann zu. Der Müdesheimer Steuermann nimmt mit kräftigem Händedruck von uns Abschied, und dankbare Wünsche begleiten ihn dafür, daß er seine Sache so gut gemacht hat.

Bild auf Bild des herrlichen Rhein-Panoramas öffnet und schließt sich vor unserm entzückten Auge, wir bewundern und grüßen mit manchem Scherz die vorübergleitenden Schiffe, bis die Thätigkeit auf dem Floße unsere Aufmerksamkeit wieder an sich fesselt.

Eben ist Oberwesel passirt und wir kommen in großem Bogen auf das **Taubenwerth** angeschossen, welches es nun frei zu fahren gilt. Die sieben verzauberten Jungfern, über die wir

Modernes Floss 200 auf 60 mtr., geschleppt.



hinwegtreiben, und deren Dasein nur das Brühen des Wassers verräth, drängen die Strömung ganz nach dieser Seite, und diesmal hat vor Allem die hintere Mannschaft sich ins Zeug zu legen, damit kein Anprall am Ufer stattfinde, denn eine alte Flößerregel sagt: „Wenns hinten klopft, sticht's vorne gern ein“, was auch dem Laien ohne Weiteres einleuchtet.

Die Berge schließen sich immer beängstigender zusammen, wir treiben im „**Bett**“, der engsten Stelle des Rheins; sie bereitet uns aber verhältnißmäßig wenig Arbeit, wenn auch in der Krümmung das Floß manchmal beinahe die beiden Ufer berührt.

Die finstere **Loreley** wird selbstverständlich mit imitirten Kanonenschüssen durch Aufwerfen von Bretterstößen und allerhand Gejohle aus ihrem Schlummer zu tausendfältigem Echo erweckt, dann aber wird's stille, wir treiben der **Bank** von **St. Goar** entgegen und Alles hängt mit Spannung an den Geberden des Steuermanns. Vorne „Frankreich!“ hinten „Hessenland!“ Auch der Koch, als letzte verfügbare Kraft an Bord, hat sich nach dem vorderen Kopf begeben und feuert die Mannschaft durch die Macht seiner Popularität zu übermenschlichen Anstrengungen an. Im Lauffschritt werden die Lappen durchgedrückt, und unter „Hurrah!“ wieder zurückgeholt. Der linksseitige Hund ist klar gemacht, und sobald das Floß die Spitze der Bank erreicht, wird er mit wuchtigen Stößen hinaus in die Wogen gedeiht. Da sehen wir nun ein ganz unglaubliches Schauspiel: Der vordere Kopf schießt in das todte Wasser ein, wird also plötzlich in seiner Fahrt stark zurückgehalten, aber von der Wucht des Floßes derart vor sich hergetrieben, daß in einem Augenblick das ganze Vordertheil untertaucht; die Wirkung des Hundes thut noch das Ihrige dazu, kurz, die ganze vordere Mannschaft arbeitet bis an die Knie, und oft noch weiter, in der schäumenden Fluth, die unter ihren Tritten die Lappenbrücke weg zu schwimmen droht. Da heißt es Mannszucht halten, denn es gilt: Das Floß rast noch immer in geradem Lauf gegen die Quaimauern von **St. Goarshausen** an und will sich der Krümmung nicht anbequemen, wir fühlen den Schlag unseres Herzens stocken, so unglaublich kritisch erscheint die Situation dem Laien. Noch immer winkt der Steuermann wüthend mit Hut und Armen, aber die vordere Mannschaft gewinnt keinen Schritt mehr mit den Lappen, so gewaltig ist der Gegendruck des Wassers. Endlich, nach einer bangen Minute, die uns eine Ewigkeit schien, vernehmen

wir ein Nechzen in allen Floßverbänden, trotz des festen Gefüges sehen wir deutlich das Floß sich in eine kleine Curve legen, und: „Sie kommt raus!“ ertönt das erlösende Wort, das Floß hat seine Drehung begonnen. „Hinten Herholz und Frankreich!“ Ein scharfer Kampf folgt noch, daß nun auch das den Quaimauern ganz nahe gekommene Hintertheil nicht anrenne, die Rachen müssen hurtig von der Seite weg geflüchtet werden, damit sie nicht zerschellen. Wir schweben zwischen Entzücken und Staunen, denn ein ganz neues Panorama hat sich plötzlich vor unsern Augen aufgethan: ruhig und majestätisch treiben wir zwischen den herrlichen, burggekrönten Orten **St. Goar** und **St. Goarshausen** dahin. Alles streckt sich nach den erschöpfenden Anstrengungen ein wenig nieder, und auch wir werfen gerne noch einen befriedigten Blick auf den Schauplatz des vorhergegangenen Tumultes zurück. Die Bankleute ziehen in einem Rachen wieder zu Lande, uns ihren Abschied zuwinkend, und so hätten wir auch die gefürchtete **Bank** glücklich hinter uns! Es braucht nicht hervorgehoben zu werden, daß es nicht jedem Floße so glatt wie uns an dieser Stelle erging; das Zerreißen des Hundseils, welches sich nicht selten durch den ungeheuern Druck, den es auszuhalten hat, ereignete, hat die unfehlbare Folge, daß das Floß in **St. Goarshausen** einrennt, und man hat für diesen Fall vorsorglich auf der **Hessenlands-Seite** weitere Stechschoren bereit gehalten, die den ersten Anprall aufnehmen sollen; auch überraschende Gewitterstürme mögen hier manch schweres Ungemach bereitet haben.

Nach diesen erfolgreich überwundenen Schwierigkeiten fangen wir an, ein unbegrenztes Vertrauen in die Sicherheit unseres Fahrzeuges zu setzen, und es bemächtigt sich unser jene ausgelassene Heiterkeit, welche eine glückliche, vom Wetter begünstigte Floßparthie erfahrungsgemäß zu erzeugen pflegt: Alle nur möglichen lustigen Einfälle werden in Scene gesetzt, es wird getanzt und gejodelt, und mancher unbetheiligte Zuschauer am Lande oder auf vorüberfahrenden Schiffen hat schon staunend und vielleicht beneidend den Kopf ob solcher grotesken Lustbarkeiten geschüttelt. Auch die Floßmannschaft nimmt sichtlich an unserer Freude Theil, im wohligen Gefühl, daß vermuthlich der schwerste Theil des Tages überstanden sei; Alles gibt sich munterem Geplauder und Neckereien hin, etwa anwesende Künstler holen ihre Instrumente, wie Flöte, Trompete oder Ziehharmonika hervor und lassen, jeder nach seiner Art und Können, ihre Melodien ertönen. Floßmeister und Steuermann

lassen diese Kurzweil gerne gewähren, wenn nur auf ihre Winke und Commandos der nothwendige Ernst sich gleich wieder einfindet.

Nach einiger Zeit passiren wir das stattliche Flößerdorf **Camp**, welches noch ein besonderes Interesse für uns hat, als der einzigen Stelle zwischen Rüdesheim und Coblenz, an welcher ein größeres Floß gelandet werden kann, zu welchem Zweck am Ufer schwere Mähr-Pfähle eingesetzt sind.

Die stärkste Krümmung des Rheins, der **Bopparder Ham**, verursacht uns zu unserer Verwunderung fast keine Arbeit, willig folgt das Floß zumeist der Biegung, und nur bei Ostwinden sind hier größere Anstrengungen nöthig, es vom Ufer zu halten.

Oberhalb Coblenz liegen wir ganz an der linken Seite des Stromes und schlupfen, — zur Zeit da unsere Fahrt gedacht ist, — das **Oberwerth** rechts lassend, in einen schmalen Arm des Rheins, der jenes früher vom Festland trennte; der Raum ist so enge, daß oft das Floß auf beiden Seiten die weichen Ufer entlang rutscht. Der Zweck dieses Manövers ist, die quere Strömung im Hauptarm des Flusses an dieser Stelle zu vermeiden, da wir, um sicher die stehende Brücke zu passiren, ganz das linke Ufer anhalten müssen, und überdies in **Neuendorf**, gleich unterhalb Coblenz, landen und unsere Fahrt für den heutigen Tag abschließen wollen. Unserer daselbst und in umliegenden Ortschaften wohnenden Mannschaft soll damit Zeit und Gelegenheit gegeben werden, sich für die längere Holländer-Reise zu equipiren und von ihren Familien Abschied zu nehmen. Beim Bau der Horchheimer Eisenbahn-Brücke wurde dieser Arm am oberen Ende zugeschüttet, sowie das jetzige, gestreckte Fahrwasser hergestellt.

Ehe wir vor die Stadt Coblenz kommen, sehen wir, wie bereits beschrieben, die Kranz-Machen abfahren, deren Zahl aber seit **Lang** auf zwei zusammen geschmolzen ist. Wir werden darauf bald mit Interesse des mehrerwähnten Flößerdorfes **Neuendorf** ansichtig und landen da, uns noch an dem herzlichen Willkomm erfreuend, der unseren Leuten von ihren am Ufer auf sie harrenden Frauen und Kindern entgegen gebracht wird.

Mit Verlaub meiner freundlichen Leser werden wir hier, um nicht zu weitschweifig zu werden, von unserm Floße Abschied nehmen, es ihrer eigenen Phantasie überlassend, an der Hand der vorstehenden Schilderungen sich die Reize einer weitem Floßfahrt längs Andernach und dem Siebengebirge bis hinab in die saftig-grünen Ebenen der Niederlande, selbst auszumalen.

Im Allgemeinen will ich meiner Schilderung nur noch anfügen, daß sie selbstverständlich einen bestimmten Stand des Wassers und Wetters zur Voraussetzung hat, je nach diesen die geschilderte Fahrt sich aber in manchen Punkten ganz anders gestalten kann. Man sollte annehmen, daß bei schwierigen äußeren Verhältnissen am meisten Unfälle im Flößereibetrieb entstehen würden, kann aber bei genauerem Zusehen die Beobachtung machen, daß, abgesehen von niederen Wasserständen, die sowohl für die Schifffahrt als die Flößerei Landplagen im wahrsten Sinn des Wortes sind, gerade an am meisten vom Wetter begünstigten Tagen mit Vorliebe unerwartete Zufälligkeiten und Havarien vorkommen. Ich erkläre mir das daraus, daß schwierige Verhältnisse die menschlichen Sinne schärfen, aber umgekehrt, das *Dolce far niente* auch in unsern Breitengraden keine ganz unbekannte Anwendung ist.

Ich hoffe, der freundliche Leser, der mir bis hierher willig gefolgt ist, wird der Flößerei so viel Interesse abgewonnen haben, daß er sich nun auch einmal gerne auf einem der großen Floßbauplätze näher umsehen wird. Da ist zunächst zu constatiren, daß seit den Klagen von **Mosers** über die Unsicherheit der Floßlager, die großen, allen Anforderungen genügenden und völlig gesicherten Floßhäfen von **Mannheim**, **Mainz** und **Schierstein** errichtet wurden. Sie nehmen die von Oben kommenden kleineren Flosse auf, welche hier in verkaufsmäßige Parthien zusammengestellt und zu großen Rheinsfloßen umgebaut werden; in den Wintermonaten, während deren die Flößerei gänzlich ruht, beherbergen sie auch die angesammelten Vorräthe unter Schutz gegen jede Eisgefahr. Jede Handelsfirma oder deren Frachtlößer, hat in diesen Häfen dauernde Flößereidepots, bestehend in einer Anzahl Hütten nach bereits beschriebnem Muster, hier und da auch lustige Holzgebäude am Ufer für die Unterbringung der Floßgeräthschaften errichtet.

Betrachten wir uns das Treiben, das hier herrscht, etwas näher, so fällt uns zunächst auf, daß fast alle Flößer mit langen Haxtangen bewaffnet sind, mittelst deren sie mit großer Behändigkeit die einzelnen Stämme umherdeihen, um sie an den für sie vorgesehenen Platz zu bringen, und bewundern dabei die Fertigkeit, auf einzelnen, lose treibenden Stämmen zu hantiren, die einem Jongleur Ehre machen würde. Es versteht sich von selbst, daß, wie in jedem Waarengeschäft, auch das Holz von der vortheilhaftesten Seite dem Käufer präsentirt werden soll, und da Geradheit stets eine vor Allem begehrte Eigenschaft des Holzes ist,

leider aber entfernt nicht alle Bäume gerade wachsen, nicht wenig Mühe und Kunstfertigkeit darauf verwendet wird, auch die krummen Stämme wenigstens möglichst gerade erscheinen zu machen. Das gilt freilich nur von den leichteren Tannen-Stämmen, an schwereren Tannen oder gar Eichen ist darin Nichts zu thun, aber trotzdem erfordert es auch eine ziemliche Kunstfertigkeit, eine Koppel schwerer Holländer-Tannen oder Eichen schön einzutheilen und vortheilhaft für das Auge zusammen zu stellen, und Leute, die dafür besonderes Geschick haben, sind stets begehrt.

Der Zusammenbau der Flosse findet noch heute in der bereits geschilderten Weise und mit denselben Materialien statt. Nur die vom Schwarzwald beigeflößten Hölzer, die aber heute nur noch in unbedeutenden Mengen auf den Rhein kommen, werden, des Flößens auf den kleinen Bächen wegen, an beiden Enden etwas eingehauen und mit je zwei Löchern versehen, durch welche, zur Verbindung der einzelnen Stämme, **Wieden** gezogen und zugedreht werden, bei welchem Zusammenbau man es dann auch auf dem Rhein beläßt.

Wir beobachten eine Gruppe von Männern, welche von Stamm zu Stamm gehend, der Vermessung der einzelnen Hölzer obliegt: Die Länge jedes Stammes wird durch ein aufgelegtes Bandmaaß ermittelt und mittelst eines Instrumentes, **Risser** genannt, in Zahlen auf dem Stamm aufgerissen. In der Mitte der Länge wird die Stärke des Stammes mittelst **Gabelmaßen** gemessen; es sind dies zweizinkige Gabeln, wovon die Eine feststeht, die andere längs einer Scala verschiebbar ist, und sie sind allgemein an die Stelle der veralteten Vicken getreten. Einige Leute haben bei dieser Beschäftigung durch **Weitmacher** die dicht zusammen gespannten Stämme so weit auseinander zu zwingen, daß das Gabelmaß eingeführt werden kann, während ein Mann gleichzeitig die ermittelten Maße notirt. Auf allen Stämmen wird auch ein abgekürztes Firmenzeichen, sowie eine fortlaufende Nummer eingerissen, wodurch sie sich jederzeit von einander unterscheiden.

Am Ufer hat sich der Schiffbauer häuslich niedergelassen, der mit der Instandhaltung der Rachen betraut ist; seinem am offenen Feuer brodelnden Kessel entsteigen jene würzigen Theerdürfte, ohne welche dem ganzen Flößerbilde der unvermeidliche charakteristische Beigeschmack fehlen würde.

Werfen wir nun noch einen flüchtigen Blick in eines der üblichen, mit dem holländischen Ausdruck **Loods** benannten Floßgeräthe-Magazine, so finden wir, daß im Erdgeschoß die schweren,

eisernen Geräthe aufgestapelt, in den oberen Stockwerken die Floßseile in langen, gleichmäßigen Schleifen höchst sorgfältig aufgelagert sind; damit die Luft sie von allen Seiten umstreichen und austrocknen kann, ist das Gebälk gänzlich ohne Bretterbelag geblieben. Im Erdgeschoß ist auch die Werkstelle eingerichtet, auf welcher die tausenderlei Hantirungen zur Herstellung und Instandhaltung aller möglichen Geräthschaften vorgenommen werden. Natürlich werden auch alle handwerkerlichen Anforderungen des großen Haushaltes soviel als irgend möglich durch die eigenen Leute befriedigt, und wer besonders vielseitige Handfertigkeit an den Tag legt, genießt ein gewisses Ansehen und wird mit dem Prädikat „**Bosler**“ (Tausendkünstler) geehrt.

Bei unserm Rundgang wird es uns aufgefallen sein, daß die besichtigten Holzvorräthe sowohl, als auch viele der Flößerei dienende Geräthschaften und Einrichtungen nicht mehr dem Bild entsprechen, welches Herr Lang uns aus seiner Zeit so anschaulich entworfen hat. In Beziehung auf Erstere fällt uns namentlich auf, daß Eichen und schwere Tannenstämme, aus denen die damaligen großen Holländerflöße vorwiegend bestanden, nur noch in unbedeutenden Mengen vorkommen, gegenüber den Massen von mittelschwerem und leichtem Tannenholz (von ca. 20 bis 40 cm Durchmesser), womit noch heute die Waldungen Süddeutschlands die Rheingegenden, namentlich die holzconsumirende Industrie Rheinland-Westfalens, versehen. Der Export nach Holland hat eben durch zwingende Umstände fast ganz aufgehört. Die Entwicklung der Industrie und des Wohlstandes in den letzten Jahrzehnten hat in unsern eigenen, Holz erzeugenden Gegenden den Verbrauch riesig gesteigert, und damit den Werth des einheimischen Holzes auf eine Höhe gebracht, welche den Wettbewerb mit dem zu enorm verbilligten Seefrachten in Holland aus aller Herren Ländern angeführten Holze nicht mehr zuläßt. Der Consum in Holland hat sich nach und nach ganz den Eigenschaften der überseeischen Holzsorten anbequemt, und so werden wir über kurz oder lang vermuthlich auch die letzten Ueberreste der alten, früher so großartigen Holländerflößerei vom Rhein verschwinden sehen.

Um so erfreulicher hat sich dagegen, wie bereits erwähnt, die Flößerei nach dem deutschen Niederrhein entwickelt, sodaß wir alljährlich noch über 300 Flöße, größtentheils von recht ansehnlichen Dimensionen (Maximum zulässig 63 auf 200 Meter), dahin abschwimmen sehen. Da der Niederrhein ganz überwiegend

Tannenstämme von mittelschweren Dimensionen, sogenanntes **Mes-**
holz, consumirt, so haben diese Flosse freilich weder das Gewicht,
noch das imposante Ansehen der früheren Eichenflosse; der leichteren,
flotten Waare entsprechend, sind sie weniger bemannt und weniger
stark ausgerüstet, die schweren Hebezeuge, welche uns Herr Lang
schilderte, sind gänzlich in Wegfall gekommen, da es nichts mehr
zu heben giebt, und die umfangreichen Holländerseile haben weit
schmächtigerem Tauwerk Platz gemacht. Die mächtigen Feuerstellen
sind, der verminderten Mannschaft entsprechend, durch ganz moderne,
eiserne Küchenherde ersetzt, und auch die Herrenhütte, dieses viel-
gepriesene Hauptstück der alten Flößerei, sieht man nicht mehr auf
dem Rhein; die Herren haben heutzutage nicht mehr die Zeit und
Mühe, mit ihren Flossen zu fahren, sondern eilen ihnen, wenn
nöthig, mit der Eisenbahn voran.

So sehr diese Neuerungen gewiß auch den Reiz einer Ver-
gnügungs-Floßfahrt gegen früher schmälern müssen, so würde doch
Mancher sich auch heute noch sicher mit Freuden zu einer solchen
bereit finden, wäre nicht in der allernuesten Zeit eine weitere,
tief eingreifende Veränderung mit der Flößerei vorgegangen, welche
ihr vollends alle Romantik, allen poetischen Schwung, abgestreift
hat. Die Flosse fahren nämlich gar nicht mehr **Auf sich**, sondern
sind in die Reihe der modernen Fahrzeuge eingetreten, sie werden
von einem Dampfschiff geschleppt!! Nun freundlicher Leser, der
Du hast kennen lernen, was man früher unter Floßfahren ver-
stand, male Dir aus, daß die vordere Mannschaft ganz wegfällt,
daß ihre Lappen, nur für den Fall der Noth eingeschirrt, thaten-
los da hangen, und daß die hintere Mannschaft, statt unter wuchtigen
Tritten und wildem Kampfgeschrei in Reih und Glied den Ele-
menten sich entgegen zu werfen, an kritischen Stellen nur noch eine
Sprieße gegen ihre Lappen stemmt, daß dagegen ein plummes
Dampfschiff unter Reuchen uns langsam fortzerrt, — male Dir,
lieber Leser das und manches andere was daraus folgt aus, und
— Du wirst mir zustimmen, daß es die höchste Zeit war, daß wir die
vorbeschriebene Floßparthie noch miteinander unternommen haben!!

Doch, gehen wir mit der Schilderung dieser neuesten Um-
wälzung systematisch zu Werke: Der Gedanke, der Flößerei die
Dampfkraft zu Hilfe zu rufen, ist nicht neu, liegt auch gar nicht
so ferne, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die von der Floß-
mannschaft gehandhabten Lappen nur in höchst unvollkommener
Weise die Ausnützung der aufgewendeten Kräfte zulassen, indem

die Arbeit stets durch das Aufholen, Zurückbringen und Wiedereintauchen der Lappen unterbrochen werden muß, während dessen die Strömung freie Gewalt über das Floß hat und stets wieder einen Theil des Gewonnenen aufhebt. Ein Dampfschiff stellt dagegen eine ununterbrochen fortwirkende Gewalt dar, welche daher bei nur gleichem wirklichem Kraftaufwand ungleich mehr zu leisten vermag. Man bedenke ferner, daß ein auf sich fahrendes Floß von jedem Wind derartig abhängig ist, daß es oft Tage lang still liegen muß, weil die fortgesetzte Gegenarbeit die menschlichen Kräfte bei Weitem übersteigen würde, die ausdauernde Arbeit des Dampfes dagegen das unentwegte Weiterfahren auch bei ziemlich steifen Winden zuläßt. Schließlich ließ aber auch der immer zunehmende Verkehr auf dem Rhein im Allgemeinen das Bedürfniß nach einer mächtigeren Steuerkraft der Flosse entstehen, im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit.

Diese Erwägungen, in Verband mit dem damals noch berechtigten Wunsche, sich auch für den Rücktransport der Floßgeräthe unabhängiger von der noch wenig darauf eingerichteten Schifffahrt zu machen, haben schon in den 60er Jahren und später eine und die andere Firma veranlaßt, ihrer Flößerei ein Dampfschiff beizugeben. Diese Versuche hatten aber schlechte Erfolge, sie verursachten große Kosten, die nicht rentiren konnten, weil die Schiffe, nur für die eigene Firma arbeitend, weder gleichzeitig alle für sie angemessenen Verrichtungen erfüllen, noch auch beständig beschäftigt werden konnten. Die erste, ausgedehntere Anwendung von Miethsdampfern brachten die Brückenbauten, während deren Schiffe und Flosse für Rechnung der Unternehmer durch die Baustellen bugsirt wurden. Man ging dabei allerdings so zu Werke, daß man den Dampfer vor das hintere Ende des Floßes spannte und ihn zu Berg arbeiten ließ, wodurch die Fahrt des Floßes verlangsamt und den Vorderleuten Zeit gegeben wurde, das Vordertheil richtig durch die Enge zu arbeiten; insofern ist diese Methode nicht vorbildlich gewesen für die heutige Dampfslößerei, bei welcher der Dampfer in großem Abstand vor dem Floße fährt und mit zwei Schleppsträngen, welche je nach der vorzunehmenden Schwenkung eingeholt oder nachgelassen werden, an den beiden Ohren des Vordertheils befestigt ist.

Auf den holländischen Gewässern bürgerte sich das Schleppen der Flosse in dieser Weise zuerst allgemein ein, und die daselbst

in großer Zahl vorhandenen kleinen Schraubenboote leisteten dabei vorzügliche und billige Dienste.

Wenn auch die alten Floßmeister und Steuerleute sich lange gegen die Möglichkeit sträubten, daß diese Methode auch auf dem übrigen Rhein, namentlich durch das Gebirge, sollte Anwendung finden können, so brach sich die Ueberzeugung dafür doch immer mehr Bahn, und einige Versuche genügten, um alle Bedenken zu zerstreuen.

Die allgemeine Einführung der Dampfslößerei hatte nur noch einen, aber sehr starken Haken: So lange die Floß-Polizeiordnung nicht abgeändert wurde, durfte, auch bei Anwendung eines Schleppers, die vorgeschriebene Mannschaftszahl nicht vermindert werden, sodas den sehr hohen Mehrkosten keinerlei Ersparnisse gegenüber standen. Das wirkte natürlich höchst lähmend auf die Einführung dieser von allen Interessenten herbei gesehnten Neuerung, und erst als im Jahre 1888 die Behörden, dem Drängen und den überzeugenden Darlegungen der Betheiligten nachgebend, eine ansehnliche Mannschaftsverminderung zugaben, bürgerte sie sich rasch allgemein ein.

Wie zu erwarten war, fielen die Erfolge durchaus günstig aus; neben vielen andern Vortheilen die sie brachte, hat auch die Sicherheit des Verkehrs zugestandenermaßen durch die Dampfslößerei wieder erheblich gewonnen, und diese wurde seither durch weitere Herabsetzung der Pflicht-Bemannung wiederholt gefördert.

Da diese Verminderung natürlich die ungeschulten Gelegenheitsflößer betraf, so war die erste Folge, daß das fröhliche Völkchen der Vorderleute von der Bildfläche verschwand. Die Meisten sind dahin gegangen, woher sie kamen, kein Mensch kann sagen wo, und die wenigen, welche blieben, haben sich seßhafterer Gewohnheiten befleißigt, Beides nicht zum Bedauern der Organe der öffentlichen Ordnung.

Ueber die Dampfslößerei wäre noch zu sagen, daß sie sich heutzutage ausschließlich gemietheter Schraubendampfer bedient, welche gegen eine bestimmte Summe das Abschleppen des Flosses übernehmen, und durch die große Zahl von Flossen, die sie auf diese Weise schleppen, ihre Rechnung finden.

Die Fahrt selbst wird nur unerheblich durch das schleppende Schiff beschleunigt, immerhin aber hinreichend, um durch den stärkeren Fortgang auch den hinteren Lappen mehr Steuerkraft zu verleihen, wie ich bereits darin andeutete, daß sie an stark strömenden Stellen, gleich den Schiffsrudern, einfach festgestellt werden. Auch das Landen der Flosse ist natürlich gegen früher ein Kinderspiel

geworden, da die Dampfkraft die Hauptarbeit dabei leistet. Die Wahrschan-Flagge für geschleppte Flosse besteht zur Unterscheidung aus 16 roth und weiß abwechselnden Feldern.

Einschaltend sei hier noch bemerkt, daß ein Floss, gutes Wetter und guten Wasserstand, sowie lange Sommertage vorausgesetzt, durchschnittlich folgende Fahrzeiten hat:

Von Mannheim nach Mainz 1 Tag.

Von Mainz nach Duisburg 3 Tage.

Von Mainz nach Breeswyk bei Utrecht, 5 bis 6 Tage, sowie daß auch in früheren Zeiten unter gleichen Voraussetzungen, die Fahrten nur wenig länger dauerten, sodaß es nicht erstaunlich ist, daß im vergangenen Jahrhundert die Flosse ihrer raschen Beförderung wegen eine vielbegehrte, aber wenig gewährte Reisegelegenheit darstellten.

Um nicht der Unvollständigkeit geziehen zu werden, muß ich zum Schluß noch einiger erheblicher Punkte in der Entwicklungsgeschichte der Flößerei gedenken:

Am Ende des vorigen Jahrhunderts waren die Unternehmer der Flößereien die großen Holzhandlungshäuser selbst. Sie hatten ihre eigenen Einrichtungen und Geräthschaften, und verflößten nur Holz, das sie selbst zu Markte brachten. Nach den geschilderten Umwälzungen im Anfang dieses Jahrhunderts, als zahlreichere neue Holzhandlungen auf den Plan traten, entstanden aber mehr und mehr gewerbsmäßige **Frachtlößereien**, welche sich nicht mit dem Holzhandel selbst befassen, sondern ihre Dienste jedem Dritten, der Holz abzulößen hat, gegen bestimmte Frachtsätze zur Verfügung stellen. Einflußreich auf die Entstehung und Entwicklung dieser Special-Geschäfte waren mancherlei Umstände: Nicht jedes Handlungshaus hatte hinreichenden Umsatz, um die großen Mittel festlegen zu können, welche damals noch nothwendig waren, eine Flößerei mit allem Nothwendigen auszustatten, seine eigenen Flossmeister und die vielen sonstigen Angestellten welche sie erheischt, zu unterhalten; auch mögen viele das Risiko, welches in allen Zeiten damit verknüpft war, nicht gerne, außer demjenigen welches schon der Handel selbst für sie mit sich brachte, getragen, sondern es gerne auf andere Schultern abgewälzt haben. Das Kapital, welches in Einrichtungen und Geräthschaften steckte, sowie die angestellten Hilfskräfte, lagen auch bei den größten Herren-Flößereien einen Theil des Jahres brach, und das machte sich wohl mit der Zeit um so fühlbarer, je mehr

sich durch den zunehmenden Schiffsverkehr Gelegenheit bot, das Floßgeschirr und die Mannschaft nach jeder Reise rasch wieder zurück zu befördern. Die Entstehung der Frachtlößerei beruhte also auf dem ganz gesunden Gedanken, durch Arbeits-Theilung sowie rationellere Ausnützung von Geräthen und Arbeitskräften, billiger als die Herren-Flößereien zu arbeiten und dabei noch einen angemessenen Verdienst zu erübrigen. Fördernd für sie trat noch der weitere Umstand hinzu, daß mit der Zeit die größeren Holz-Consumenten, bezw. Sägewerke in Holland und am Niederrhein, mehr und mehr ihre Einkäufe, mit Umgehung des Zwischenhandels, direct auf den oberländischen Märkten bewerkstelligten, und die Ablößung ihrer Waaren Frachtlößern übergaben.

Da die gleichen Umstände auch heute noch fortwirken, so kann es nicht Wunder nehmen, daß die Herren-Flößereien bis auf wenige vom Rhein verschwunden sind, und weitaus der Löwenantheil der heutigen Flößerei auf die Frachtlößereien entfällt.

Freilich hat diese Entwicklung auch gewisse Schattenseiten gebracht: In dem allgemeinen, modernen Drang nach Selbstständigkeit haben so Viele sich berufen gefühlt Frachtlößer zu sein, daß zeitweise ein wüster Concurrrenz-Kampf entstand, der die Frachtsätze auf ein Minimum herabdrückte, welches nur noch unter Hintansetzung der dem Allgemein-Verkehr schuldigen Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt Etwas abwerfen konnte. Neben andern Anstrengungen, welche gemacht wurden um diese Schäden zu heben und dem Gewerbe wieder das alte, solide Ansehen zurück zu geben, griff auch die neueste Gesetzgebung ein, indem sie einen Theil der Haftung für angerichtete Schäden, welche früher allein dem Flößerei-Unternehmer oblag, auf den Holz-Eigenthümer übertrug, diesen dadurch veranlassend, in der Auswahl seines Frachtlößers vorsichtiger zu sein, und nicht allein nach der Billigkeit zu gehen.

Es dürfte nicht unangebracht sein, hier einige kurze Notizen über die zur Zeit bestehenden Durchschnitts-Frachtsätze der Rhein-Flößerei einzuschalten: Von Mannheim nach Mainz per cbm Tannenholz M. —.60. Von Mainz nach Duisburg: Tannen und anderes weiches Holz per cbm M. 1.— bis M. 1.20, Eichen und anderes hartes Holz per cbm M. 2.— bis M. 2.40. Von Mainz nach Holland, je nach den Ablieferungsorten: Tannen und anderes weiches Holz per cbm M. 2.— bis M. 3.—, Eichen und anderes hartes Holz per cbm M. 4.— bis M. 6.—. In diesen Sätzen ist nur der eigentliche Floßbau aus bereits zusammen

gebundenen Flügeln und Koppeln, nicht aber die Sortirung und Herstellung dieser einbegriffen.

Der große Holzmarkt in Dordrecht ist mit der Zeit gänzlich eingegangen, und die erwähnte Floßlagerstelle **Biesbosch** in einen Schiffshafen umgebaut worden. Die immer schärfer werdende Concurrenz der oberländischen Aufuhren untereinander und mit den überseeischen Hölzern machten dem Holzhandel die großen Unkosten der Holländischen Verkaufsweise, durch Vermittelung von Kommissionärs und spesenreichen Versteigerungen, auf die Dauer unerträglich. Die Handlungshäuser emancipirten sich nach und nach mit Erfolg von diesem Zwang, suchten sich, je nach ihren Interessen, andere Lagerstätten für ihre Floße in Holland aus, und traten von hier in directen Verkehr mit den Abnehmern. Als Haupt-Marktplatz in diesem Sinne hat mehrere Jahrzehnte **Breckswyk am Lek**, bei **Utrecht**, eine große Rolle gespielt, gleichwie die ganze Holländer-Floßerei aber auch in neuester Zeit seine Bedeutung völlig eingebüßt.

Zur Erleichterung des Holzbezugs für die Niederrheinischen Sägewerke wurden im Verlauf der Zeiten auch in größerer Nähe der Verbrauchsorte Verkaufslager errichtet, so in **Bonn**, **Mondorf** und **Köln**. Namentlich das letztere, am **Bayenthurm**, hat Jahrzehnte lang ein überaus reges Getriebe beherbergt; fast alle ober-rheinischen Holzhandlungen hielten hier mit ihren Floßen Markt, in neuester Zeit ist aber der ganze Lagerplatz ebenfalls den Strombauern zum Opfer gefallen. Auch die andern genannten Plätze werden gegen früher nur noch wenig befahren, sie haben als Marktstellen keine eigentliche Existenzberechtigung mehr, da bei dem heutigen Eisenbahnverkehr die oberländischen Floßlager, welche stets größere Auswahl bieten, mit nur geringem Mehraufwand an Zeit und Geld erreichbar sind, und die moderne Floßerei-Einrichtung unserer Tage die directen Ablieferungen von Oben ebenso zuverlässig und kaum weniger rasch bewerkstelligen kann.

Es gab auch eine Periode in welcher die Floße als Transport-Fahrzeuge für verwandte Artikel, wie besonders tannene Bretter und Dielen, aber auch Sandstein-Platten vom Main, stark und mit Erfolg ausgenutzt wurden. Namentlich die Holländer-Floße sah man oft ungeheure Lasten von Schnittmaterial tragen. Gegenüber den damals erheblich theuereren Schiffsfrachten kam die Beschädigung und Verunreinigung der Waare, welche der

Floßtransport stets mehr oder weniger mit sich brachte, nicht in Betracht, als aber die Schiffsfrachten sich nach und nach dem heutigen, niederen Stande näherten, und namentlich die concurrirende überseeische Schnittwaare sich immer mehr Bahn brach, da ging es auch mit diesem Betriebszweig zu Ende, und wir sehen gegenwärtig die Flöße nur noch die für den Floßbau selbst nöthigen Bretter und Dielen führen.

Die Gesamt-Holzquantitäten, welche noch heutzutage pro Jahr mittelst Flößen von Mannheim und abwärts gelegenen Stapelplätzen auf dem Rhein verführt werden, schätzt man auf durchschnittlich etwa 500 000 cbm Tannen und andere weiche Holzarten, sowie etwa 15 000 cbm Eichen und andere harte Holzarten.

Endlich sei noch erwähnt, daß die Gesamt-Lohnsummen welche die Rheinflößerei von Mannheim abwärts durchschnittlich pro Jahr verausgabt, nach den berufsgenossenschaftlichen Lohnnachweisungen zur Zeit rund M. 400 000.—, einschließlich der Naturalverpflegung, beträgt, wonach man die Zahl der in ihr ständig beschäftigten Personen wohl auf ca. 450 wird annehmen können.

Wenn ich hier, am Schlusse meiner Arbeit angekommen, noch einmal ihren Inhalt überblicke, dann will es mich bedünken, als hätte ich weit mehr von Demjenigen zu erzählen gehabt, was einst war, als von dem, was an seine Stelle getreten ist oder sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat, und es wird in einer Entwicklungsgeschichte der rheinischen Flößerei, wie ich bereits einleitend andeutete, wohl so haben sein müssen. Zu weiterer Rechtfertigung meines Werkchens könnte ich mich versucht fühlen, nun auch noch einen kleinen Ausblick auf die vermuthliche künftige Gestaltung der Flößerei zu eröffnen, ich fürchte aber, er würde, nach dem seitherigen Gang der Dinge und mancherlei andern Anzeichen etwas elegisch ausfallen, und in solche Stimmung möchte ich zum Schluß dem freundlichen Leser beileibe nicht zumuthen, mir

zu folgen. Ich will mich von ihm lieber kurz mit einer kleinen Variante auf die Schlußbetrachtung des mehrerwähnten **W. G. von Moser** verabschieden, deren Trost darin liegt, daß sie schon vor mehr als 100 Jahren geschrieben wurde: „Fürs Wohl unseres Vaterlandes muß jeder Patriot mit mir von Herzen wünschen, daß die Quellen dieses wichtigen, so vielen Menschen ergiebigen Unterhalt verschaffenden Gewerbes nie verstiegen mögen, denn wozu die Flößerei, wenn es nichts mehr zu flößen gibt!“

S c h l u ß.