



# Das „Holländerfloß“

## Eine Reise von Koblenz nach Dordrecht

von Werner Böckling

### 1. Das Holländerfloß

Wir wissen, dass die Flößerei auf Saar und Mosel viele Jahrhunderte zurückreicht und noch lange bis in unsere Gegenwart betrieben wurde. Aber alle diese kleineren Gebundflöße waren sozusagen nur Zubringer und Zulieferer zu den großen Holländerflößen, die bei Koblenz-Neuendorf zusammengestellt und in die Niederlande verschifft worden sind. Quetsch hat in seiner "Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein" berichtet, dass urkundlich nachgewiesen bereits vor tausend Jahren Schwarzwälder Tannenstämme zum Mittelrhein geflößt 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 ungeheuren Kosten derart aussprengen ließen, dass nunmehr die größten Flöße passieren konnten."

Die Holländerflöße nannte man auch Kapital-Flösse, wurde doch der wöchentliche Aufwand für ein solches Floß mit 1800 Gulden veranschlagt. Zwei solcher Kapital-Flöße gingen in der Regel einmal im Jahr nach Holland. Das waren gewaltige Holzmassen, und das Zusammenstellen solcher Riesen nahm Monate in Anspruch. So berichtet man vom Holzhändler von Hausen aus Saargemünd, dass er im Jahre 1785 drei solcher Kapitalflöße nach Holland schaffte, was mit einem Riesengeschäft verbunden warf aber auch ein gewaltiges Risiko in sich barg.

Die Überlieferungen dieser Holländerflöße sind nicht sehr zahlreich. Immerhin jedoch genügend gesichert, auch in den Details, um ausführlich darüber heute noch berichten zu können. S. Mohr verdanken wir das kleine Büchlein "Flößerei auf dem Rhein" von 1897, heute eine Kostbarkeit darstellend. So erfahren wir dass die bevorzugten Holzarten Weißtannen, Fichten, Föhren und Eichen waren, die man flößte. Nymede war ein bedeutender Floßhafen, wo die von oben kommenden kleineren Floßteile zusammengebaut wurden. Über ein solch großes Floß erfahren wir dann von Pfarrer Lang: "Das Hauptstück des Floßes ist eine aus verschiedenen kleineren beigeschwemmten Flößen 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 verhältnismäßige Fügung zu ihrer gehörigen Vollkommenheit gelangt."

Pfarrer Lang hatte das Glück, noch selber an Bord eines solch gewaltigen Holländerfloßes weilen zu dürfen, da er sich für diese Dinge besonders interessierte, also ein Volkskundler im heutigen Sinne. Die Holländerflöße waren die größten und schwersten, die den Rhein befuhren. Holland war Hauptabnehmer des schweren Eichenholzes, und die Flöße wurden über längere Zeit sehr sorgfältig zusammengebaut.

Das Hauptstück, ein langes Rechteck, hatte die Länge von 10 platten Murgtannen á durchschnittlich 70 bis 72 Fuß, also zusammen 700 bis 720 Fuß. Die Breite richtete sich nach der Länge von 10 Bundsparren, also Querhölzer verwendeten Murgtannen. Sie betragen bei dem beschriebenen Floß jedoch 90 Fuß. Um dieses Hauptstück zu schützen, brachte man seitlich über die gesamte Länge Anhänge von je 15

bis 16 Fuß Breite an, nur aus Tannen bestehend und weniger beladen als das Hauptstück. Außerhalb dieser Partien wurden nochmals drei Tannen lose angehängt, um beim Anecken an Hindernisse den Aufprall abzufangen. Damit kam die Gesamtbreite eines solchen Floßes auf 130 Fuß.

Vor dieses langrechteckige Hauptstück waren noch drei bis vier Knie angebracht, die je nur eine Tannenlänge aufwiesen und ein jedes etwas breiter gebaut als das davorgesetzte Knie. Diese Knie wurden untereinander in Abständen von je sechs bis acht Fuß durch einen Reihebaum verbunden. Dies waren noch grüne und zähe Eichen, die wie ein Fischschwanz peitschten und die vorgesetzten Knie lenkbar machten. Dieses lenken geschah mittels aufgesetzter Kopfständer, wie aus der Zeichnung zu ersehen (Abb. 2).

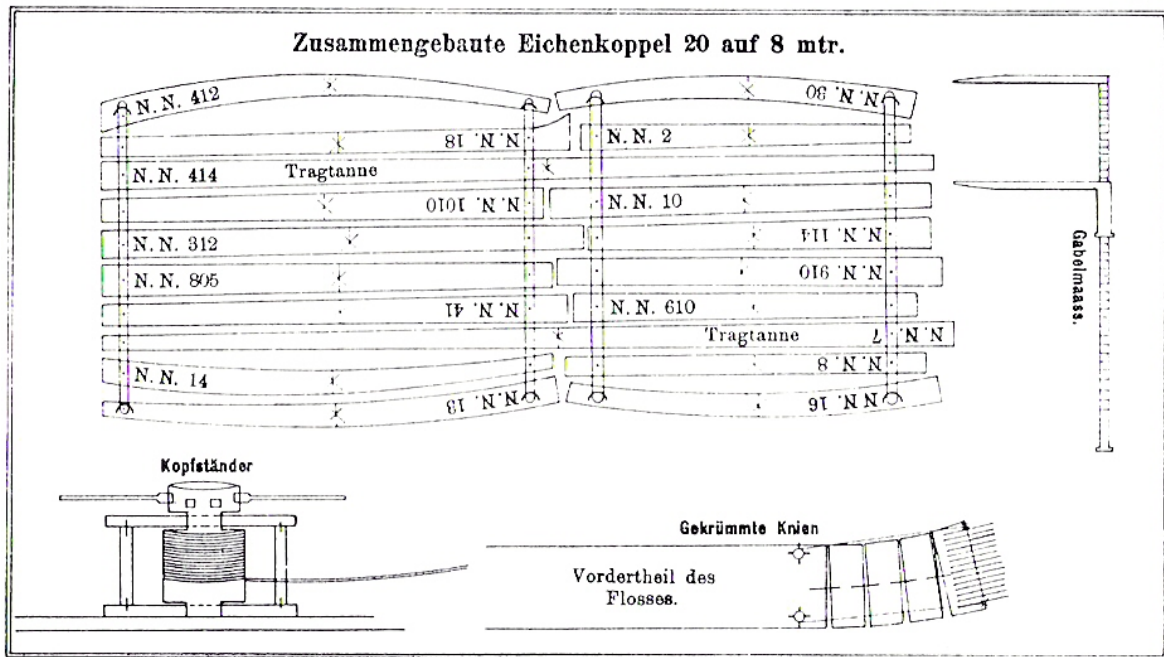


Abb. 2

Der Boden des Hauptstückes bestand aus Tannen und Eichen, in der Länge des Floßes liegend. Darüber schleifte man Bundsparren, "womit jeder einzelne Baum durch 3 Wiedzöpfe (am Feuer gedörnte und zusammen gedrehte Hasel- oder Fichtenstöcke) verbunden, und die Binde zudem so fest zugerädelt wird, dass das Ganze in der Fertigung der gefügten Bäume den dauerhaftesten Anblick verschafft." Weiter berichtet Pfarrer Lang, wie der Boden mittels Wiedzöpfen, Klammern und Nägeln zusammengebaut wurde. Eichenstämmen verhielten sich nicht "flott", also auf dem Wasser schwimmend, sondern sie waren "senk", also sie sanken unter die Wasseroberfläche. Die Eichen des oberen Rheintales besaßen ganz besonders diese Eigenschaft. Es war festes und zähes Holz, das bei den Holländern für Schiffbauzwecke sehr begehrt war.

Daraus dürfen wir folgern, dass Flöße nur aus Eiche bestehend nicht möglich waren. Immer hatte man Tannenstämmen einzubauen, um dem Floß Auftrieb zu geben. Das sah dann so aus: quer über Eichen und Tannen wurden sogenannte Zengel gelegt. Das waren gerade Buchen- oder Fichtenstämmchen von ca. 12 cm Durchmesser, die auf zwei gegenüberliegenden Seiten etwas abgeplattet waren. So kam an jedem Eichenende eine Zengel zu liegen. Durch den Zengel bohrte man ein Loch, und dadurch schlug man einen geschmiedeten Nagel von 20 bis 25 cm Länge in die Eiche hinein. Quer über diese genagelten Zengel wurden Pritschen aufgelegt. Dies waren Wiedstücke, die man straff spannte und mit einer geschmiedeten Klammer auf das Holz aufschlug (Abb. 1).

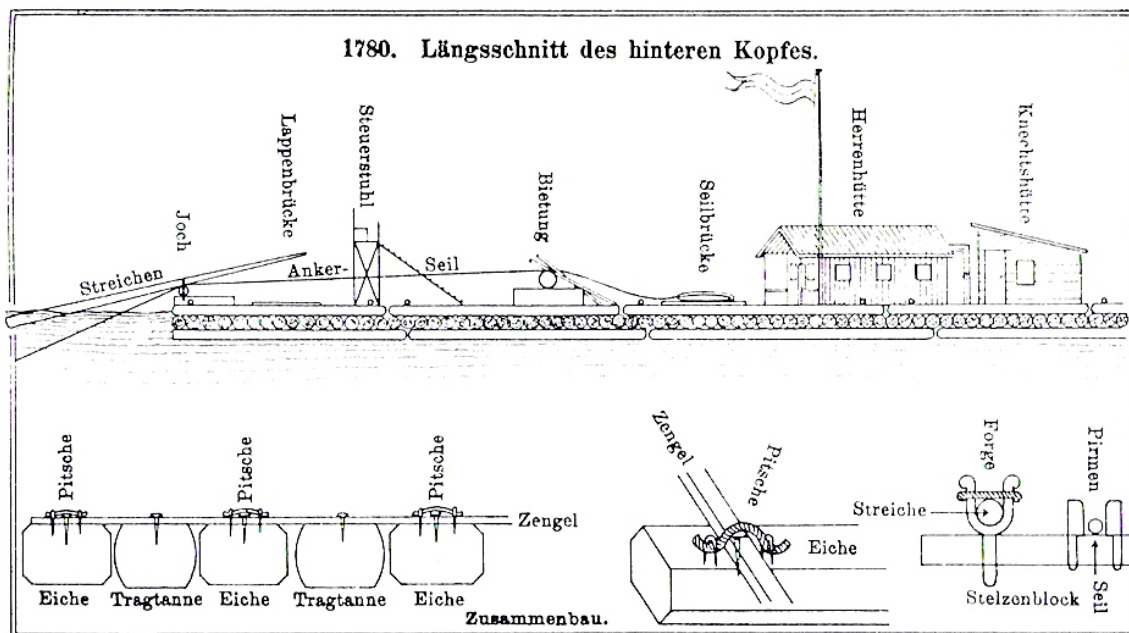


Abb. 1

Nun mussten diese "senken" Eichenstämme dahin gebracht werden, wo sie im Floß oder in der Koppel eingebaut werden sollten. Dazu gab es Berg-Nachen; das waren Fahrzeuge von ca. 100 Ztr. Tragfähigkeit, die später als Ankernachen neben dem Floß hingen und für das Heben und Senken der Floßanker dringend benötigt wurden. War auf diese Weise der Hauptboden ausgelegt, wurde das übrige Holz wie Tannen und Eichen darauf geschleift, und zwar in drei lagen einschließlich des Bodens übereinander. Dadurch bekam das Floßteil einen Tiefgang bis zu acht Fuß. Dann wurden die Bundsparren befestigt.

Alle die zu einem Riesenfloß zusammengefügt Hölzer hatten ihre festen Bezeichnungen: Eichenbäume, Mühlaxen, oder Kielholz, oder kleiner auch Ruthen genannt, halbe Bäume oder Klötze. Dann gab es noch runde, d. h. unbeschlagene Eichenklötze, und Wagenschuß, also der Länge nach durchs Herz gesplattene runde Eichenklötze von bestimmten Längen. An den beiden Hälften war das lose Herz herausgebeilt und die Kanten etwas abgeplattet. Hierzu nahm man das zarteste Holz, das für Schreinerarbeiten Verwendung fand. Noch um die Jahrhundertwende wurden solche Wagenschuß nach Holland gebracht. Gesplattenes, unzubereitetes Daubholz hieß Knorren. Dann die Tannen. Sie kamen nur vom Rhein, Main und Neckar. Sie waren vierkantbeschlagen oder rund. Dann Platte Tannen von Murg und Neckar. Ferner Meßbalken; da wurden zwei für eine Tanne gerechnet. Dann Dickbalken, drei Stück für eine Tanne. Auch waren da noch geschnittene Dielen und Bretter von Rhein, Main, Murg und der Saar an Bord eines solchen Riesenfloßes.

Aber das Hauptstück erfuhr noch weitere Zurüstungen. An den äußersten Enden wurden auf drei Fuß hohen Bretterstapeln die Stelzen Blöcke aufgelegt. Das waren ca. zehn Zoll dicke Tannenstämme. Sie nahmen die ganze Breite des Hauptstückes ein. Sie wurden durch Tauenden, Wieden und Sprießen fest mit dem Floßboden verzurt (Abb. 2).

Dann gab es die Stelzenblöcke (s. Abb. 1). Darin wurden in Abständen die Forgen eingelassen. Das waren eiserne Gabeln, in denen die Streichen, also die Ruder oder Lappen ruhten, so dass sie sich um ihre Achse drehen konnten. Diese Streichen waren 44 Fuß lange Balken, zu Rudern gezimmert. So zählte Pfarrer Lang am Flossende 20 Streichen. Vorn am eigentlichen Floßhauptteil waren Stelzenblock und Streichen nur für den Notfall eingelassen. Der trat ein, falls die vorgesetzten Knie abge-

rissen würden. Dann musste das Floß ohne die lenkbaren Knie gesteuert werden. Hingegen waren im vordersten vierten Knie 22 Streichen angebracht. Die Streichen oder Lappen ruhten in den Gabeln, den Forgen (wie eine hochgestellte zweizinkige Heufurke). Sie waren jetzt eine Art Schwebebäume, die man über den Dreh- und Schwebepunkt ins Wasser tauchte, durch menschlichen Gegendruck rudernd bewegte und wieder anhob.

Zwischen den Streichen waren buchene Pinnen eingelassen. Da hindurch liefen die Ankertaue (Abb. 3). Man konnte mit diesen Ankern dem Floß durch Schleifen eine andere Richtung geben, oder sie für das Abstoppen des Floßes verwenden, das ja einen mächtigen Schub zu Tal entwickelte.

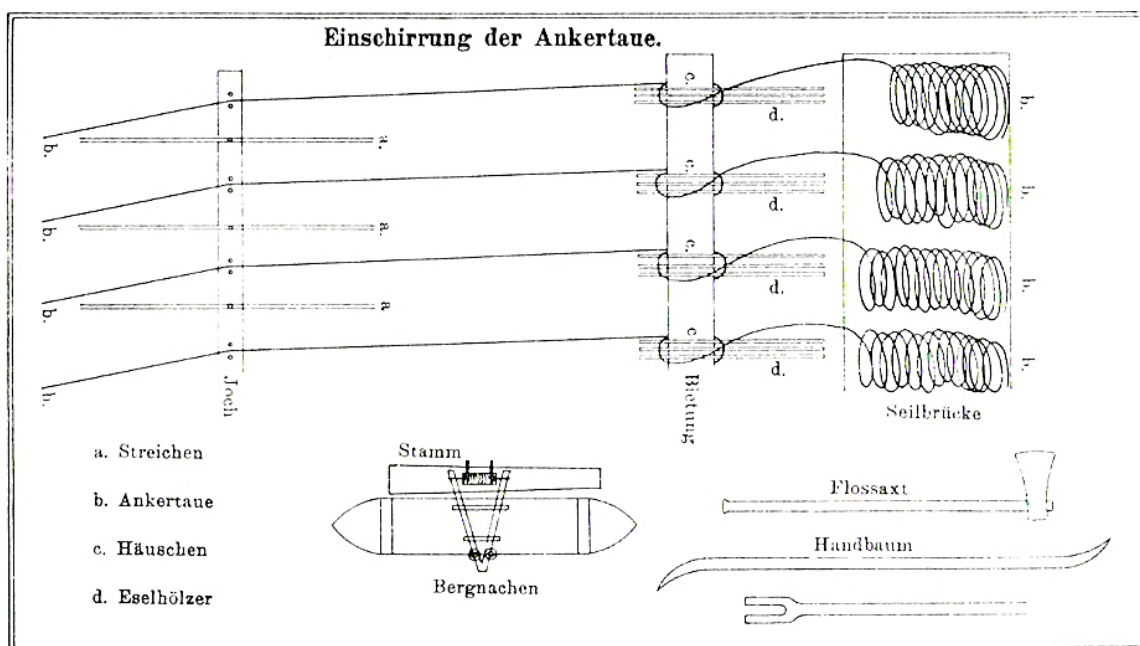


Abb. 3

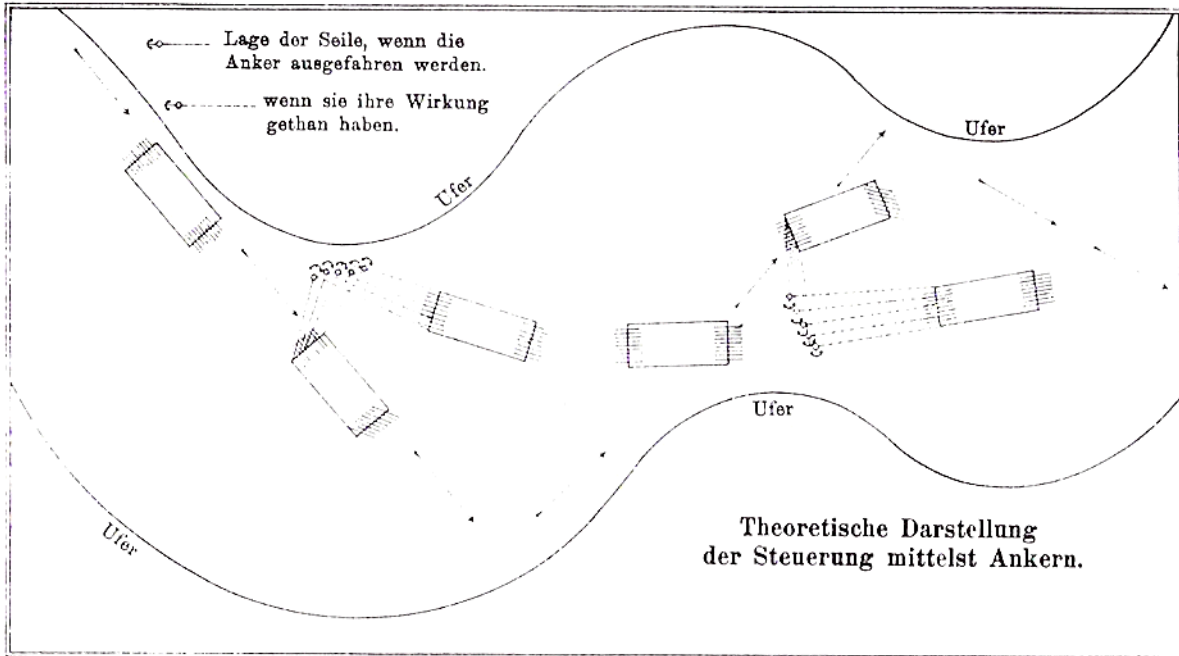
Dicht hinter den Jochen kamen in ihrer ganzen Länge die Lappenbrücken zu liegen, also aufgelegte Bretter oder Dielen, auf deren glatter Lauffläche die Lappenmannschaft sich bewegte, ohne zu stolpern. An einer Streiche kamen sieben Knechte zu stehen, um das mächtige Ruderholz bewegen, eintauchen und heben zu können. Auf das Kommando des Steuermanns arbeiteten sie im Takt. Waren sie gemeinsam eingetaucht, machte man drei Schritte entweder nach Back- oder nach Steuerbord, nach Frankenland oder nach Hessenland, links oder rechts, und die Wirkung war gebrochen. Dann hob man die Streiche gemeinsam wieder, machte die drei Schritte zurück und tauchte wieder ein; so, wie man ähnlich eine Galeere im Mittelalter ruderte. Aber selbst unsere Oberländerschiffe oder Mainzer Laden wurden um 1531 noch mit am Bug angebrachten Streichen oder Lappen neben dem achterlichen Senkruder auf Kurs gehalten, wenn die starke Strömung dazu zwang.

Kurz hinter den Lappenbrücken kam ein schwerer Tannenstamm, der Bettingsmast (Bietung) quer über das Hauptstück des Floßes zu liegen. Er wurde besonders stark mit dem Floßboden verbunden, da er den Hauptzug der an ihm befestigten Anker zu halten hatte. An diese Bietung konnten im Notfall schnell weitere Ankertaue befestigt werden, wenn das Floß einmal irgendwo anrennen sollte und gedreht würde. Auch dienten die Bettingshölzer der Mannschaft als sicherer Platz der Rettung, falls das Floß zerschellen sollte, wie es gelegentlich an der Loreley der Fall war. Hierbei waren oftmals Menschen ertrunken.

Die Anker wogen in der Regel 200 Pfund. Je sieben Mann pro Nachen ruderten den Anker vom Floß fort und brachten ihn über Bord, soweit das Ankertau reichte. Da am



Ankerkreuz Oehrungseile angebracht waren, konnte man sie so wieder hochhieven. Kleine Döpperfäßchen auf dem Wasser an leichtem Tau zeigten den Knechten die Stellen, wo die Anker lagen. Eine Schulterpfote bohrte sich in den Grund, und sie zerrten, einseitig ausgeworfen, das Floß an die gewünschte Uferseite; bekannte Stellen, an denen das Floß zur Nacht ruhen sollte (s. Abb. 4).



Bildeten die Ankertaue zwischen den Pinnen keinen Winkel mehr, war die Fahrt aus dem Floß und es beruhigte sich. Damit die 10 bis 11 Zoll dicken Taue zwischen Bieting und Eselshölzer nicht rissen, gossen die Floßknechte Wasser darauf, um ein Heißscheuern zu dämpfen. Sie konnten sonst in Brand geraten, so starker Zug stand beim Abfangen und Anlanden des Floßes darauf. Es hatte viele schwere Landungen bei Rückenwind gegeben; da hatten sich die Taue derart tief in den Bietingsmast eingefressen, dass sie nur mittels Axtschlägen wieder herauszubekommen waren.

Aber es waren an den Langseiten des Floßes noch sogenannte Hundsanker befestigt. Sie waren an Ketten geschnürt und wurden zur Floßlandung zusätzlich ausgeworfen. Lag das Floß still, verhinderten sie ein hin- und herpendeln des Floßes. Sie trugen zur ruhigen Lage bei (s. Abb. 5).

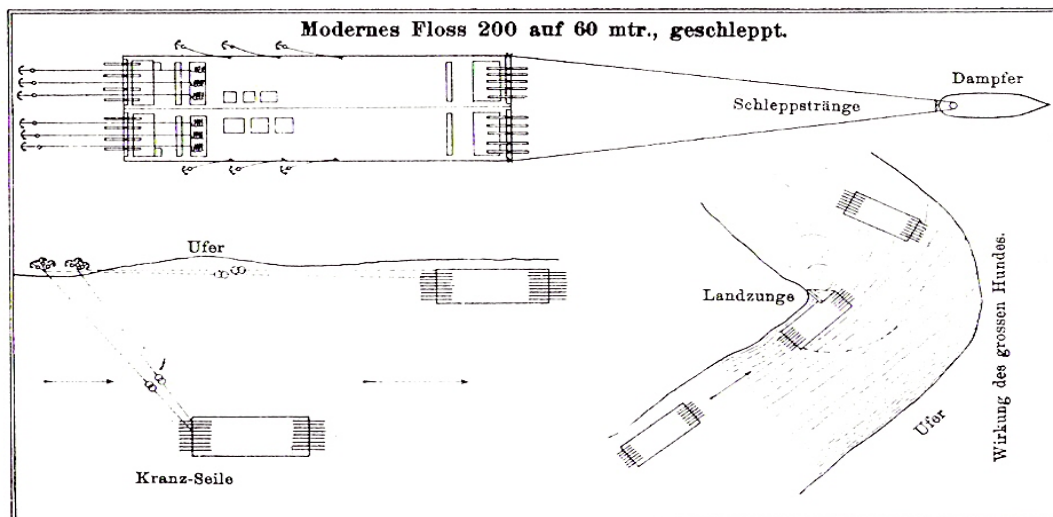


Abb. 5

Am Hinterteil des Floßes, an den Enden der Lappenbrücke, war je ein Steuerstuhl errichtet. Das Holzgerüst war 10 Fuß hoch mit einer Sitzbank für mehrere Personen. Von hier gab der Steuermann, den Hut schwenkend, lauthals seine Kommandos.

## **2. Die weiteren Floßaufbauten und das Leben an Bord**

Da ein solches Riesenfloß gut und gerne 500 Menschen beherbergte, und das für mehrere Wochen, waren genügend Unterkünfte zu erstellen. Es gab eine ausgeprägte Hierarchie und eine strenge Ordnung und ein feststehendes Reglement wie beim Militär. Die Mannschaft trug in damaliger Zeit, um 1750 herum, noch Kniehosen, Zöpfe und Dreimaster auf dem Kopf, wie auf alten Floßabbildungen zu sehen. Nach Pastor Lang waren die Hütten allesamt aus frischen Brettern gezimmert; wie sie beispielsweise von der Saar geliefert wurden. Sie wurden mit den Floßhölzern verkauft. Zuvorderst gab es die Herrnhütte (s. Abb. 1). Sie war besonders gut gezimmert und auch ausgestattet, denn sie wurde vom Floßherrn während des langen Aufenthaltes in Dordrecht weiterhin bewohnt, bis das letzte Holz gewinnträchtig verkauft war. Sie besaß Türen und Fenster und zerlegbare Giebel, und sie wurde später ganz auseinandergenommen und mit dem Segler wieder zu Berg geschafft, um erneut verwendet zu werden. Jeder Handgriff saß dann beim Zusammenbau. Darin war das Kontor, das Schlafzimmer des Floßherrn, das des Steuermanns, eine Kammer für Viktualien und bessere Weine und der Flur zum Speisesaal. Selbst vor diesem Speisesaal war noch eine offene Veranda, eine Tenne angebaut, in der Ausrichtung derart, dass man einmal über das Gesamtfloß sowie nach links und rechts auf die Landschaft sehen konnte. Floßherren waren wohlhabende Leute und konnten sich diesen Luxus leisten.

Dann kamen die Hütten der Meisterknechte und Beiläufer (s. Abb. 1), also der Ankerknechte, alles sauber, aber einfach. Nur die Meister hatten besondere Schlafstätten. In der Mitte gab es einen Tisch, und Kisten und Kasten waren so plaziert, wie die Truhen in den Bauernhäusern oder die Seemannskisten an Bord von Schiffen. Die Knechte lagen auf Strohrefen in einfacher Manier.

Es folgten die Tiroler- oder die gemeinen Volkshütten, niedrig gebaut mit einem schmalen Mittelgang, und seitlich die strohbelegten Lager angegliedert für 80 bis 90 Knechte. Die sieben Kopfständlerleute hatten jedoch ihre eigene Hütte. Es folgten die Küche, das Provianthäuschen und der Stall, in dem lebende Ochsen gehalten wurden.

Immerhin gab es noch bis 1831 etliche Zollstellen zu passieren, so in Leutesdorf, Andernach, Linz und Bonn. Diese vier Stellen konnten - als besondere Vergünstigung - bereits vor der Abfahrt in Namedy abgegolten werden. Aber die restlichen 28 Zollstellen, die noch zu passieren waren, wurden harte Prüfungen für alle Beteiligten. Hier galt es jeweils diplomatisch zu feilschen und zu bitten, um die Herzen der Zöllner gnädig zu stimmen. So berichtet von Moser darüber:

"Nach vielem Feilschen und Dingen wurde man handelseinig, und den Beschluss machte ein gemeinsames, solennes Mahl im Speisesaal, wo der herrlichste Tisch wohl und kostbar mit Speisen zugerichtet stand, auch köstliche Tropfen vom 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!"

Nach den umfangreichen Vorarbeiten kam der Tag des Aufbruches mit solch einem Riesenfloß. Aber es galt noch die nötige Verpflegung an Bord zu nehmen, und alle in Frage kommenden Bäcker, Fleischer, Sander und sonstigen Handwerker wurden eingespannt, die Vorräte zu liefern. Ein geschäftiges Treiben allenthalben, als gelte es, eine Kriegsflotte in Marsch zu setzen. Das Ufer wimmelte von Menschen, auch

neugierigen, die nur kamen, um dem Ereignis beizuwohnen, um davon ihren Enkeln noch später erzählen zu können. Die bereits an Bord befindlichen Akteure versuchten sich in ihre neue Aufgabe einzuüben: die Streichen wurden im Taktschlag erprobt, um falsche Bindungen noch zu korrigieren, das Ankervolk begab sich in die Nachen, um alle Taue zu ordnen und sachgerecht aufzuschießen, die Meisterknechte hantierten mit langen Stakstangen, der von Rüdesheim angereiste Steuermann sah reihum nach dem Rechten, auf die kleinsten Details achtend, von denen die Sicherheit der Floßführung abhingen, und es entstand ein Tumult und ein Getöse und ein Geschreie, dass der damals anwesende W. G. von Moser glaubte, einer Armee beizuwohnen, die in den Krieg ziehe.

Da gab es einen fast 70jährigen Obermeisterknecht, "noch stark und gesund, dessen Anblick schon Ehrfurcht einflößte, ging nun zu den Streichen, betrachtete das Volk, nahm eine förmliche 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 Manneszucht und Ordnung eine bündige Anrede an das gemeine Volk, mit vieler Energie und solchen gesetzten Ausdrücken, als man sie nur von einem der beredamsten Generale hätte fordern können."

Er sagte ihnen ferner, ein jeder erhalte auf der Reise bis Dordrecht 5 ½ Reichstaler neben der Kost an Bord. Sollte sich ein besonderes Unglück ereignen, müsse sich jeder verpflichten, drei Tage unentgeltlich zu arbeiten. Darüber hinaus würden Reparaturen am Floß mit 12 Kreuzer pro Tag erhöht. Wem dies nicht passe, könne jetzt noch in Freiheit abtreten. Da sich niemand rührte oder aufmuckte oder entfernte, war der Kontrakt durch diese Rede des alten Obermeisterknechtes beschlossen und besiegelt.

Dann hörte man über das Floß hinweg das Wort "U--ber---alll" in langgezogener Form erschallen. Große Zuber wurden herangezogen, die man Backe nannte (daher in der Schifffahrt die linke Seite Backbord, das Backen und Banken, wo also die Mahlzeiten eingenommen werden), hin zur Kombüse, wo eine kräftige Fleischbrühe mit Dürrgemüse ausgeteilt wurde. Viele Mäuler galt es auf solch einem Riesenfloß zu stopfen. Für jede Streiche (also die Männer an den Streich rudern oder lappen) zu sieben Leuten gab es eine Back. Dann gingen die Knechte an der Proviantkammer entlang und empfangen ihre Portionen Brot und festen Käse, die sie unter dem Arm forttrugen.

Nur die Beiläufer erhielten irdene Schüsseln, und nur die Meisterknechte aßen in ihren Hütten. Das gemeine Volk, wie man es damals noch nannte, verteilte sich gruppenweise um die Backe herum und verzehrte mit hölzernen Löffeln, die ein jeder sein eigen nannte, die Suppe. Später konnte an der Back noch das Maß Bier gezapft werden.

### **3. Jakob Fuchs als Kompagnon im Floßgeschäft**

Die Abfahrt eines solch gigantischen Holländerfloßes richtete sich stets nach Wind und Wetter. Gewitterfronten wartete man stets ab. So berichtet auch Johann Baptist Fuchs, seines Zeichens Kölner Jurist, über die Flößerei aus dem 17. Jahrhundert, in der sein Vater noch tätig war. Er lernte einen Herrn von Hausen, Herr zu Rimmelfingen im Elsaß, kennen. Er war Inhaber einer Floßhandlung in Saargemünd. Mit Rimmelfingen ist wohl Rimmlingen bei Saargemünd gemeint. Der Vater des Juristen J. B. Fuchs aus Köln trat zu ihm in die Kompagnie des Floßhandels und übernahm den Holzeinkauf, die Floßzusammenstellung und deren Abschiffung nach Holland. Teilflöße kamen von Mainz nach Linz, wo er sie unter seiner Beaufsichtigung zusam-

menstellen ließ. Bei der Abfahrt stand er auf dem Steuerstuhl neben dem Obersteuermann, um alles mit zu überwachen.

Natürlich lagen zur damaligen Zeit etliche Floßgesellschaften in Konkurrenz. Eine jede Gesellschaft war bestrebt, als erste das Floß nach Holland zu bringen. Die Herren Stockum, Dentzard und Nell zählten zu den größten Unternehmen. W. G. von Moser berichtet im "Forstarchiv", Ulm 1790, über das Scheitern eines Nell'schen Floßes. Man versuchte stets nach dem Sprichwort zu handeln "daselbst die ersten Nüsse das Geld kosten", oder wer zuerst das Holz landet, handelt noch die besten Preise aus. Einmal wagte es die Floßgesellschaft von Stockum, entgegen den gängigen Regeln auf dem Wasser das Floß des Jakob Fuchs, das sich in Fahrt befand, aber landete, zu überholen. Fuchs ließ eine Menge Fackeln heranschaffen, brach gegen Abend sofort wieder auf, ließ alles unter Beleuchtung stellen, und holte das andere Floß, das inzwischen zur Abendruhe gelandet war, wieder ein, überholte bei Dunkelheit und landete so ein paar Tage früher in Dordrecht, ohne dass das Stockum-Floß das nächtliche Überholmanöver bemerkt haben würde. Hieran erkennen wir, dass auch in jenen Tagen "Zeit schon Geld" war.

Beleuchten wir kurz das Leben eines damaligen Floßgewaltigen und sehen wir, welchen Weg er ging, um in solchen umfangreichen und komplizierten Holzgeschäften erfolgreich tätig werden zu können.

Jakob Fuchs stammte aus Oberwinter, wo er am 22. September 1729 geboren wurde. Er ergriff später den Schifferberuf, und zwar bei Köln, wohin er damals "einwanderte" und sich niederließ. Diesen Beruf übte sein Vater Johann Peter Fuchs auch schon aus. Jakob Fuchs heiratete in Köln die Schifferstochter Katharina Weyl. Im Jahre 1757 erwarb er das Kölner Bürgerrecht und war Mitglied der Fischmengerzunft. Bei dieser Zunft hatten sich den damaligen Pflichten gemäß alle Schiffer einzuschreiben. Nebenher betrieb er schon Holzhandel im kleineren Stil.

Durch den Siebenjährigen Krieg war Köln von den Franzosen besetzt. Er belieferte sie und trieb Geschäfte mit ihnen. Dieser Handel brachte ihn voran. Durch eine besondere Tat kam er bei den Franzosen zu Ansehen: Im Juni 1759 rettete er mit einem Trupp Schiffer die gesamten französischen Vorräte eines in Deutz angelegten Proviantmagazins vor den anrückenden Truppen des Herzogs Ferdinand von Braunschweig auf die Kölner Seite. Das brachte ihm in Zukunft viele Vorteile ein.

1764 übernahm er in Köln das Amt eines kurkölnischen Brückenmeisters gegen eine jährliche Pachtsumme von 2000 Rheinischen Thalern. Als dann im Jahre 1822 die "fliegende Brücke" in eine feste Schiffbrücke umgewandelt wurde, gab er diese Tätigkeit auf. So wurde Jakob Fuchs Teilhaber einer Floßhandlung, die zu den bedeutendsten ihrer Zeit gehörte, nämlich bei dem Hauptinhaber von Hausen in Saargemünd. Eingeweihte wussten über dieses Handwerk zu berichten, dass zu dem Floßhandel wenigstens 300.000 Reichstaler nötig waren, um mithalten zu können. Sie gliederten sich in 100.000 im Walde, 100.000 auf dem Wasser und weitere 100.000 für die laufenden Unkosten eines Floßtrails. So ist es verständlich, dass Floßhandel nur von mehreren Teilhabern, also einer Gesellschaft betrieben werden konnte. Dies ersehen wir aus der Tatsache, dass damals alleine von Mainz bis Dordrecht ein einzelnes Schiff mit 35.000 Gulden verzollt werden musste.

#### **4. Die große Stunde des Jakob Fuchs**

Sich um die Beschaffung des Holzes und um die Zusammenstellung des Floßes kümmernd, hieß noch nicht, als Steuermann der Floßführung auch kundig zu sein. Das war nach der Berufsehre Sache der ausgebildeten und erfahrenen Steuerleute, die hochbezahlte Kräfte waren und die man damals hoffierte.



In eine sehr missliche Lage geriet einstens die Floßgesellschaft des Herrn von Hausen, wo Jakob Fuchs Kompagnon war. Weitere Gesellschafter waren der Kriegskommissär D'or aus Metz und ein Herr Jacobi aus Straßburg.

Es war Sitte, den passenden Steuermann bereits im Winter für das darauffolgende Frühjahr zu verpflichten, damit dieser verantwortungsvolle Posten gesichert war. So erhielt die Frau des Steuermanns ein Präsent von etwa 100 Dukaten. Durch die Annahme des Geldes war der Steuermann so gut wie verpflichtet. W. G. von Moser berichtet im Jahre 1790 über den Steuermann Johannes Jung aus Rüdesheim in der von Hausen'schen Gesellschaft. Er erhielt ein jährliches Winter-Wartegeld von 500 Gulden. Dafür verpflichtete er sich, keinen anderen Floßherrn zu Diensten zu sein, "bis er die Hausen'schen Flöße an Ort und Stelle gebracht hatte."

Sei es, dass man der Frau eines anderen Steuermanns ein größeres Präsent übergab, auf jeden Fall stand alles im Frühjahr zur Abfahrt bereit, als der verdingte Steuermann kurzerhand absagte, weil er "sich mit einem anderen verbunden" habe, wie J. B. Fuchs erläutert.

In dieser Notlage schaffte man den Teilhaber Jakob Fuchs per Eilboten herbei, da man ihm durch viele Mitfahrten zutraute, ein solches Riesenfloß zu steuern, und übergab ihm kurzerhand das Kommando. Dieser, obwohl der Tücken des Stromes kundig, weigerte sich anfänglich, doch man überredete ihn, versprach, ihm keinerlei Verantwortung aufzubürden, falls er versagen sollte, und so nahm dieser zögernd an.

Ausgerechnet war es diesmal eines der größten Flöße, schwer mit Eichenholz beladen und mit ca. 800 Mann Bedienung an Bord. Jakob Fuchs hatte das Glück, auch als erster in Fahrt zu kommen, "und mein Vater hatte zum Erstaunen aller", so erzählt J. B. Fuchs, "das Glück, dieses kolossale Gebäude ohne das mindeste Unglück nach Holland zu führen."

Als er in Dordrecht wohlbehalten gelandet war, überreichte ihm die Gesellschaft einen Stock mit goldenem Knauf, auf dem "das Floß und er selbst auf'm Steuerstuhl stehend, ausgedrückt war, 100 Dukaten an Wert und ein prächtiges Bukett, dem nachher bei der Abrechnung noch ein Präsent von etlichen tausend Gulden folgte."

So sah das noch aus in den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts, und wir wollen versuchen, eine solche Fahrt bis zur Landung nachzuvollziehen. Die Vorbereitungen begannen schon im Winter, wenn die Bäume entlaubt waren. Jakob Fuchs reiste dann in die Waldgegenden von Pforzheim und Straßburg wie in die Vogesen, besichtigte die Gehölze und schloss Lieferungsverträge ab. Aus den damals noch vorhandenen Unterlagen war ersichtlich, dass Endsummen von 383 Bäumen oder 1882 Bäumen verhandelt wurden. Alles ausgesuchte Holz wurde zunächst mit der Floßachse bezeichnet. Dann begaben sich die Meisterknechte im Dienste der Kompagnie in die Wälder, deren Holz man ausgesucht hatte, und ließen es durch gedungene Kräfte fällen, entästen und für die Verflössung bestens vorbereiten. Man schleppte sie zu einem dichtbei gelegenen Gewässer, baute kleinere Floßteile zusammen, schaffte sie zum nächstgelegenen schiffbaren Fluss, verband sie untereinander und schaffte sie in den Rhein bis nach Mainz. Diese gelangten zur Hauptsammelstelle Linz. Darüber wurde es Frühling, und während man an dem Riesen-Holländerfloß baute, wartete man auf das Schmelz- oder Frühjahrshochwasser, um auf die Reise zu gehen. So ein Floß war mehrschichtig gelagert und hatte einen Tiefgang von 10 bis 12 Fuß. Hingegen hatte der damalige Rhein Stellen, die noch keine 4 Fuß Tiefe zählten. Eine von den erfahrenen Flößern markierte Stelle, ihr Wasserzeichen, musste erst erreicht sein, so dass sie wussten, ohne Gefahr auch an diesen Untiefen vorbei zu kommen.

## 5. Restliche Vorbereitungen zur Floßfahrt

War das Wasser im Wachsen begriffen, konnten sie errechnen, wann der Stand erreicht sei, und sie trafen zeitig die Vorbereitungen zur Abreise. Da wurden der Steuermann sowie der Verzollungsbankier eingeladen. Dieser erschien mit den Verzollungsgeldern auf dem Floß, die oft etliche 30.000 Gulden betrug. Ein Linzer Bäcker hatte alles Brot zu liefern, ein Kölner Bierbrauer hatte die nötige Fasszahl bereitzuhalten, die man im Vorbeifahren einzuladen gedachte, Schlachtvieh kam aufs Floß, Erbsen, Linsen, Bohnen wurden gedörrt, säckeweise eingelagert, während man Käse und Reis schon im Herbst mit der Floßjacht nach Linz brachte. Etliche tausend Kehrbesen kamen an Bord. An Viktualien bunkerte man Kaffee, Zucker, Tee, roten, weißen und fremden Wein, Öl, Essig, Schinken, Fässer mit holländischer Butter, Lichter, Heringsfässer, gerauchtes (geräuchertes) Fleisch, viele Gewürzsorten, Anchoven, Kapern. Ferner Schreibmaterial und Bettzeug. Aber alle diese genannten besseren Sachen dienten mehr oder weniger dem Floßherr, dem Steuermann und den Oberknechten.

Drei Tage vor Abfahrt zog man die Glocken. Die Knechte wurden geworben, die sich in eine Liste einschreiben ließen. Man versorgte sie gleich beim Eintreffen mit Kraftsuppen und Bier, Fleisch und Käse, bevor man sie in den Ruderhandgriffen unterwies. Sie schleppten alle Gerätschaften auf das Floß, hängten die Ruderbäume in die Halterung und schafften die schweren Hundsancker an Bord. Noch der Sohn, der Kölner Jurist J. B. Fuchs, hatte die Unterlagen seines Vaters bei der Niederschrift zur Hand. Hier waren die Viktualieneinkäufe abzulesen. Dazu noch ein Inventarium der Floßgerätschaften, belief sich die Summe auf 30.319 Gulden 41 Stüber. Hieraus lässt sich ablesen, welche Summen in ein derartiges Floßgeschäft investiert werden mussten, um eine solch gigantische Holzmaschinerie in Bewegung zu setzen und erfolgreich ans Endziel zu steuern.

## 6. Die Floßreise

Zwischen drei und vier Uhr morgens war das gewaltige Floß (Abb.6) voller Leben. Alles war in unruhiger Aufbruchstimmung und wollte sich nützlich machen. Brot, Käse und Bier als erste frühe Mahlzeit wurden verabreicht, um die Lebensgeister zu wecken.

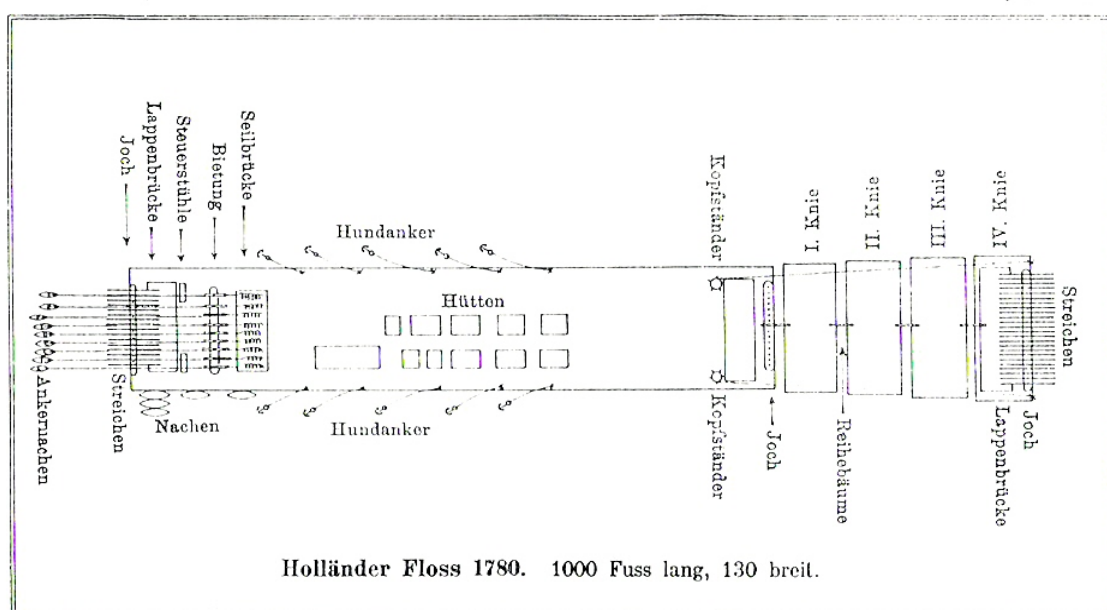


Abb. 6

Auch Floßherr und Steuermann zogen sich in die wohlhabend ausgestattete Floßhütte zurück und aßen üppig. War kein Nebel in Sicht, wurden gegen sechs Uhr früh die Anker eingeholt. Dadurch schwang ein leises Zittern durch die Floßglieder, die jetzt dem Wasserspiegel ausgesetzt waren. Die Knechte wurden an die Streichen befohlen. Der Steuermann bestieg den Steuerstuhl, schwang seinen breitkrempigen Hut und rief zum Gebet, wie auch alle weiteren Kommandos künftig mit dem Hut gegeben wurden. Diese Kommandos waren den Oberknechten bekannt, und sie gaben die Anordnungen laut rufend an die Neulinge weiter.

Mittlerweile war das Floß in sanfte Bewegung gekommen und begann zu treiben. Immer weiter brachten es die gegenarbeitenden Streichen ins Fahrwasser, wo es die Strömung packte. Bald schon lag es in den kräftigen Armen der Streichknechte, bald nach hier, bald nach dort zu streichen, wie es die Krümmungen erforderten. Manchmal wurde nur mit den vorgesetzten Kniehölzern gesteuert. Eine Tagesreise ging zumeist unter guten Bedingungen von Linz bis nach Stammel unterhalb Mülheim. Günstige Landemöglichkeiten bestanden nicht immer. Dazwischen lagen, sofern die Situation günstig war, die Mahlzeiten für alle, die sich gruppenweise ablösten.

Überhaupt wurde eine gute und ausreichende Verproviantierung großgeschrieben. Die Männer mussten bei Kräften bleiben, denn die Arbeit war hart. So waren auf den Holländerflößen immer zwei Küchen bei der Herrenhütte eingerichtet. Man nannte sie die Herrenküche und die Knechtsküche. Vor letzterer wurde punkt Zwölf ein Korb an hoher Stange hochgezogen, um die Mahlzeit anzukünden. Es hatte bei der Masse der Knechte ein System gefunden werden müssen, das sich bewährte und den Floßsteuerungsbetrieb nicht behinderte. Hier war es der Steuermann, der überlegte, welche Gruppe er als erste gehen lassen konnte. Von jeder Streiche entfernten sich zwei Leute, "die ein rein und weiß gescheuertes Büttchen zwischen sich trugen, vor die Knechteküche und stellen ihre Büttchen in einen Kreis. Der Koch füllt sie der Ordnung nach mit einer kostbaren Fleischsuppe, mit Reis oder oberländischem Weißbrot. Zwei und zwei kehren dann mit ihrem Büttchen an ihre Streiche zurück, und die sieben zu einer Streiche gehörenden Männer setzen sich um ihr Büttchen herum und verzehren ihre Suppe; seinen Löffel muss jeder mitbringen. Es kehren dann zwei andere Mann mit nämlichen Büttchen zur Küche zurück und empfangen daselbst eine Portion Fleisch, Salz, Käse und Brot. Ist auch dieses verzehrt, dann wird jedes Büttchen rein ausgewaschen, zum dritten Male vor die Küche gestellt und daselbst mit Bier angefüllt. Lässt die Fahrt nun noch völligen Ruderstillstand eintreten oder kann der Steuermann jetzt den gespeisten Teil beschäftigen und den noch nüchternen Teil zum Essen herbeikommandieren, dann wird mit diesem in gleicher Art verfahren. Diese Ordnung wird aber auch oft gestört, wenn z. B. plötzlicher Wind oder Sturm kontinuierliche Fahrt gebietet."

Gab es eine glückliche Landung in den vorgerückten Nachmittagen, dann erst ließen sich Floßherr und Steuermann auftragen, was die Küche hergab. Es wurde ausgiebig geschwatzt und getrunken. Sogar Musikanten waren angeheuert, die in der Orangerie hinter der Herrenhütte aufspielten und musizierten. Zu dieser Tafelmusik wurden auch die besten Tafelweine aufgetragen, zumal, wenn es galt, den Zoll günstig zu stimmen. Bis in die Nacht hinein wurde oft getrunken und die Karten gedroschen.

Aber zuvor musste für die Landung alles vorbereitet werden, wozu noch einmal alle Kräfte eingespannt wurden. Gewöhnlich waren die Landeplätze aus Erfahrung fest eingeplant und waren auch den Flößern vorbehalten. Man kannte genau die Strömungsverhältnisse an den einzelnen Plätzen und wusste sich danach zu verhalten. Zwei voraus zu Tal fahrende Wahrschaunachen mit gewürfelter Signalfolge sorgten für die nötige Vorbereitung der Schifffahrt wie der Fähren und Brücken. Diese Wahrschaunachen waren mit einer halben Stunde Vorsprung unterwegs. Diesen folgten

eine viertel Stunde später mehrere Ankernachen mit den schweren Landungsankern, die sie am Landeplatz an Land brachten. Anker- und Schiffsknechte schleppten sie aufs hohe Ufer und gruben die Flanschen ein.

So pendelte das lange Floß an Köln vorbei, wo man auf die Strom-Mühlen zu achten hatte, die hier verankert lagen. War die Stadt passiert, wurden die 12 bis 16 Schleppanker ausgeworfen. Jeder Anker war mit einer dünnen Leine und einem Holzfässchen verbunden. Oftmals rissen Schleppanker, und so konnte man sie wiederfinden. Die Schlepp- oder Treibanker nahmen dem langen Floß zunächst einmal die volle Fahrt und machten es langsamer. Annähernd fünfzig Leute ruderten an Land, um hier bereitzustehen. Die Anker- und Schifferknechte an Land hatten die Leinen an den schweren Ankern aufgeschossen und warteten auf ein Zeichen vom Floß. Die Ankernachen setzten sich in Bewegung. Zwischen zehn und zwanzig Landleute griffen die Anker und schleppten sie unter Hurrah-Rufen ans hohe Ufer und setzten sie fest. So ging es Nachen um Nachen in langer Folge. Andere Nachen brachten Reserveanker an Land. Die zuerst an Land hantierenden Ankerknechte schleppten die Tauen von den schweren Hauptankern ans Wasser und reichten sie aufs Floß.

Jetzt musste es sich zeigen, wie der Ankergrund beschaffen war. Manche Anker hielten, andere sprangen noch und Knechte warfen sich darüber und drückten die Schenkel in das Erdreich, damit sie Halt fanden. Gewöhnlich streckten sich die Tauen noch weich nach, so dass es eine glatte Landung wurde, sofern noch aufländiger Wind ins Spiel kam. Die Ruder wurden nochmals landwärts nachgedrückt, so dass auch der Floßschwanz zur Ruhe gelangte. Nun holte man die Schleppanker ein.

Die Tauen der Hauptanker liefen über den großen, mit Schanzen umwundenen Querbalken, den "Hund" und wurden langsam nachgeschossen. Es entstand bei diesen Manövern große Hitze in den Tauen, und sie mussten künstlich nass gehalten werden, weil der Reibeeffekt zu groß wurde. Zwei Mann standen an jedem Ankertau bereit, mit Holzbudden Wasser darüber zu gießen. Bei Versäumnis würde das heiße Tau in Flammen aufgehen, so groß war der Hitzestau darin. War die Landung geglückt, jubelte alles Volk auf dem langen Floß. Sie hatten ein gut Stück Arbeit gemeinsam gemeistert.

Nun erst begaben sich die Herrschaften zu Tisch, während die Mannschaften die Backschafter schickte, um das Essen einzunehmen. Es bestand wieder aus Brot, Käse und Bier. Oftmals bekamen sie auch nach guter Leistung ein Fuder leichten Moselweines aufgetischt.

Wenn es allerdings nicht gelang, das Floß an der vorgesehenen Stelle zur Landung zu bringen, so musste abermals Fahrt aufgenommen werden, um den nächsten Landeplatz zu erreichen. Das war schwere Arbeit, die man zu vermeiden, trachtete. Es war dies alles mit zusätzlicher Härte verbunden. Darum strengten sich alle an, eine perfekte Landung zu erreichen.

Wenn das Floß dann anderentags wieder zu treiben begann, war es ein herrlicher und erhebender Anblick, dieses gleichsam schwimmende Dorf in Bewegung zu sehen. Dann dachte man andererseits auch an die Gefahren, denen dieses Monstrum ausgesetzt war, und wie schwierig es sein musste, ein solches Riesengefährt in der Strömung und damit in der Bahn zu halten. Aber Gewitterstürme und Untiefen und Gebirgsklippen konnten unübersehbare Schäden anrichten, wenn Floßteile aufs Ufer gedrückt wurden und auseinanderbarsten. Hierbei sind schon so manche Ruderknechte ertrunken.

So stand Jakob Fuchs am 19. Juli 1777 - es war ein Sonntag - zufällig an der Schiffbrücke und hielt mit dem Oberknecht einen Plausch. Plötzlich wurde ein Floß ge-

wahrschaut. Alle Menschen, die es kommen sahen, strömten zum Rhein, denn ein Holländerfloß war immer ein besonderes Ereignis. Der Wind war rau und stürmisch, und er sah das Floß schnell näherkommen. Da sagte der Brückenoberknecht: "Das Floß kömmt verkehrt; es geben Unglücke." In der Tat näherte sich das Floß in verkehrter Richtung der Stadt ganz nahe, rammte die Mühlen und Bugnachen, nahm sie mit fort und stürzte auf die Kehlreihe hinter dem Ruder des Schiffes des Oheims von Johann Peter Fuchs zu, zerschmetterte mehrere oberländische Schiffe, also Mainzer Laden, "auf deren einem eine Frau mit einem schenkenden Kinde saß, die beide mit zugrunde gingen, und bohrte die Landbrücke in Grund, wodurch sie dann aber auch einen solchen Stoß bekam, dass sie ihre gerade Richtung wiedergewann und weiter kein Unglück veranlasste. Es war das Danzerische Floß, das dieses Unglück erlitt."

Johann Baptist Fuchs berichtete ferner, dass auch Herr von Hausen, bevor sein Vater in das Floßgeschäft eintrat, jährlich Unfälle zu verzeichnen hatte. Dann aber sei dem Floßgeschäft kein Hauptunglück mehr zugestoßen. Hierbei war die Geschicklichkeit des Steuermanns ausschlaggebend. Der Windeinfall in jeder Stromkrümmung ist zu beachten und weit vorher zu berechnen. Wollte er den damals noch gefährlichen Kopf bei Rheindorf passieren, hatte er bereits in der Bonner Höhe seine Maßnahmen zu treffen.

Da sich eine solche große Floßmannschaft oft aus wilden Gesellen zusammensetzte - zeitlich waren diebische und unmoralische Leute darunter -, war es schwer, Disziplin und Ordnung zu wahren. Oftmals waren bis zu 800 Menschen auf solch einem Holländerfloß, uns Heutigen einfach unvorstellbar. Da sogar lebende Ochsen mitgeführt und an Bord geschlachtet wurden, waren die Knechte gutgenährt und stark. Aber es herrschte militärische Disziplin und eiserne Zucht. So stand die gesamte Rudermannschaft unter dem Kommando der Meister- und Ankerknechte, eingesessene und angesehene Leute, die im festen Jahresbrot standen. Jeder kleine Diebstahl wurde ihnen gemeldet. Die Bestrafungen bestanden zumeist in 24stündigem Arrest bei Wasser und Brot, einem Teil Stockschlägen, oder, noch schlimmer, wenn derjenige ein notorischer Unruhestifter und Hetzer war, einer Verbannung auf eine der zahlreichen Rheinsandinseln mit gefesselten Händen und Füßen. So rau waren die Sitten damals! So ein Aufruhr ist nicht selten geschehen, und Johann Baptist Fuchs berichtet von einem solchen, den sein Vater erlebte und durch die oben geschilderte Maßnahme niederschlug.

War das Floß glücklich in Holland gelandet, wurde es ausgewaschen, auseinandergelegt und das Holz aufs Land geschleift. Hatten die Knechte nochmals gut gespeist, erhielten sie einen Wanderstock und traten per pedes die Rückreise an, nachdem ihnen der vereinbarte Lohn gezahlt war. In die mitgeführte Floßjacht packte man alle wertvollen Gerätschaften, die wieder gebraucht wurden; packte die für die nächste Reise benötigten Viktualien zu und schickte die Jacht wieder zu Berg auf Reise. Im Schlepp führte die Jacht die Ankernachen mit allen Ankern und Tauen. Ein Teil der Meisterknechte reiste mit der Jacht. Andere, die dringend im Oberland gebraucht wurden, mit der Postkutsche. Waren die Wasser- und Preisbedingungen günstig, konnte es passieren, dass zwei oder gar drei solcher Flöße das Jahr über talwärts geschickt wurden, da der Holzverbrauch in den Niederlanden stets groß war.

\*\*\*\*\*

**Quelle:** Beiträge zur Rheinkunde 1983  
Rheinmuseum Koblenz