

Floßfahrt

Wittenberg, den 1. Juli 1910.

In Prag hatte unser Floß fünf Tage lang Haft halten müssen. Mit schweren Ketten gefesselt lag es im Smichower Floßhafen. In den Gegenden am Oberlauf der Moldau, an der Maltsch und der Luschnitz ließ es nicht ab zu regnen, und auf der Moldau war Hochwasser. Wegen der Gefährlichkeit und wegen der Anordnungen der Strompolizei – oder
5 eigentlich nur wegen dieser – durfte man nicht abfahren. Aber dann sank der Moldauspiegel auf 60 Zentimeter über der Normale – die Grenze des Erlaubten. So fuhren wir.

Das Floß war prachtvoll. Keine dünnen Stöcke, wie sie hauptsächlich von der Sazawa her gefloßt werden, sondern breite Riesenstämme. »Eine Salon-Prahme«, hatte mir Herr Max Winterberg versichert, als er meine ihm erstaunliche Bitte, auf einem Floß der Firma »Löwy u. Winterberg« bis nach Sachsen fahren zu dürfen, in liebenswürdiger Weise
10 erfüllt hatte. Majestätisch schwammen die Balken dahin, ein breites Stück der Moldau erfüllend. Doch schon hinter der Palackybrücke, unter welcher der Mauteinnehmer zu unserem Floß gerudert kam, um die Zahl der Holztafeln zu kontrollieren, nahmen wir eine schmälere Formation an. Es hieß »Einzel abfallen«, denn das Schittkauer Wehr war in der Nähe, und dessen Floßschleuse ist eng. Während wir bisher mit zwei nebeneinander befestigten Holztafeln gefahren waren, mußte jetzt die linke Floßhälfte losgelöst und rückwärts befestigt werden.

15 Floßführer und Floßknechte arbeiteten fieberhaft. Der Vorderteil des Floßes wurde durch einen mächtigen Überlegbaum an der nächstfolgenden Tafel befestigt, damit er von der Gewalt der Wassermassen der Schleuse nicht zu tief gerissen werde. Die Durchschlagsstämme, welche je zwölf Balken zu einer Tafel verbinden, wurden scharf darauf angesehen, ob sie nicht schadhaf geworden seien. Die Bindwieden, die Weidenbänder, welche die dreizehn
20 Tafeln des Floßes aneinander festhalten, wurden mit Wasser besprengt, damit sie nicht zu spröde seien und von der Wucht des Schleusenwassers nicht zersprengt würden. Die Flößer bohrten mit Energie und Schwung die harpunenartigen Staaken tief in den Moldaugrund und schritten, sich mit dem ganzen Körper gegen die eingebohrte Stange stemmend, rüstig vorwärts, wobei sie natürlich immer an derselben Stelle blieben, da sich das Floß mit gleicher Schnelligkeit in entgegengesetzter Richtung bewegte. An den Rudern war man beschäftigt, die Prahme in die
25 Verlängerung der Schleuse zu bringen – keine leichte Arbeit, denn das Schittkauer Wehr ist schief gegen den Stromstrich gelegen, weshalb auch die Kanalisierungskommission seine Demolierung und die Errichtung eines neuen Wehres in der Höhe der Schittkauer Mühle projektiert. Das Wehr teilt sich überdies gegen das linke Moldauufer in zwei Arme und das Floß, das mit Mühe richtig in die erste Schleuse eingefahren ist, muß wenige Meter hinterher, inmitten der Gewalt der Schleusenströmung schon in die zweite einlenken. Die Vorsichtsmaßregeln, die der alte
30 Steuermann Vrabec und seine beiden nicht jüngeren Flößer Kolenský und Koney – die aus drei Leuten bestehende Bemannung des Floßes war zusammen 182 Jahre alt – getroffen hatten, verfehlten ihre Wirkung nicht: Trotzdem die Stämme krachend an den Schleusenrand stießen, kamen die schwimmenden Balken unversehrt durch Strömung und Gischt, und lenkten, die Schützeninsel links liegen lassend, zum Altstädter Wehr ein.

Beim »Frantischek« erhielten wir Vorspann. Der Remorqueur »Austria«, der die Ehre hat, der erste Dampfer im Weichbilde Prags zu sein, schleppte uns nun bis zum Neumühl-Wehr unterhalb der Karlsbrücke – dem letzten Wehr
35 alter Konstruktion, das bis zur Mündung zu passieren ist. Bisher waren die einzelnen Tafeln des Floßes nur lose aneinander geknüpft gewesen, sodaß, unmittelbar nach Passieren der Schleuse, der Vorderteil schon gegen die Moldaumitte gesteuert werden konnte, ohne daß die noch vor oder innerhalb der Schleuse befindlichen Floßteile aus ihrer Fahrtrichtung gebracht worden wären. Nachdem das Neumühlwehr durchfahren war, wurde dem Floß durch Anspannen der Bindwieden eine steife Formation gegeben. Die Schleuse des neuen Nadelwehres bei der Hetzinsel ist
40 nämlich lang, und es ist streng erforderlich, daß der rückwärtige Teil des Floßes die gleiche Richtung habe, wie die ersten Tafeln.

In Holleschowitz wurde Halt gemacht. Die Schregge, ein um einen festen Punkt drehbarer Riesenbalken, wurde von zwei Flößern senkrecht aufgestellt, und die Spitze bohrte sich tief in den Moldaugrund ein. Ächzend blieb das Floß
45 stehen. Nun ging es auf den hier in breiter Reihe verankerten anderen Flößen ans Land, in das Wirtshaus »Baštecký«. Das war mit Flößern dicht gefüllt. Gesprächsthema: Zwei Prahmen seien in der Hetzinsel-Schleuse auseinander gegangen und die Bemannung, die selbst in Gefahr geschwebt habe, müsse nun den ganzen Tag arbeiten, die Stämme wieder zu ordnen und zu binden. Die Erregung ist allgemein. Darüber, daß die Schleuse schlecht sei, sind alle einig. Auch gegen die Ansicht, daß die deshalb an die Statthalterei gerichtete Eingabe ohne Erfolg bleiben werde, erhebt sich kein Widerspruch. Aber über die Art der Abwehrmaßregeln kann man sich nicht einigen.

50 »Wir sollten einfach erklären, daß wir nicht durchfahren,« meint aufgeregt ein junger Flößerbursch.

»Dann fahren einfach andere durch!« erwidert ihm ruhig ein Steuermann.

»Wir sollten uns auf andere Sachen kaprizieren, so lange die Schleuse nicht gebessert wird,« meint da ein blutjunger

Bursch – der jüngste Steuermann auf der Moldau. Der Sprosse eines Podskaler Flößergeschlechts. Sein Vater ist Floßtransporteur in der Kanzlei einer großen Prager Holzfirma, drei seiner Brüder sind Steuermänner, ein vierter, der
55 gleichfalls Floßführer war, hat vor Jahren den Flößertod im Helmschen Wehr gefunden. »Wir sollten die Flöße ausmessen. Und wenn eines länger ist als 130 Meter, sollten wir nicht darauf fahren – so wie es das Gesetz vorschreibt.«

»Das ist unmöglich,« wirft ein alter Flößer ein. »Man kann doch die Stämme nicht abschneiden, wenn sie um einen Meter länger sind!«

60 »So müßte eben eine Tafel weniger angekoppelt werden,« meint der junge Floßführer.

»Na, dann legt man sie eben als Fracht auf die Prahme, und du bist gerade dort, wo du warst. Im übrigen würde sich das Ausmessen der Flöße nur gegen die Holzhändler richten, und die haben mit der Schleuse nichts zu tun.«

Der junge Steuermann läßt nicht locker: »Wenn sich die Holzhändler der Sache annehmen würden, würde schnell Abhilfe geschaffen werden.«

65 »Schmarrn!«, belehrt ihn der Alte. »Die Holzhändler haben sich gegen die ganze Moldaukanalisierung eingesetzt, welche die Flößerei fast ruiniert hat. Und was hat's ihnen genützt?«

Jetzt ist das Fragen an mir: »Wieso hat die Kanalisierung dem Floßtransport geschadet?«

»Weil sie die ganze Moldau verschandelt hat. Ist denn das noch ein Fluß? Gibt es denn noch unterhalb Prags eine Strömung? Lauter gestautes Wasser, lauter Tümpel. Jede Weile muß man sich von Remorqueuren ans Gängelband
70 nehmen lassen. Von Holleschowitz bis Troja, von der Selzer Dynamitfabrik bis Kletzan, von Žalow bis Libschitz, von Libschitz nach Miowitz, von da nach Wranian, von hier nach Hoin, dann nach Bekowitz, dann nach Wegstädtl müssen wir uns von den Remorqueuren ins Schlepptau nehmen lassen. Lauter Vorspann, lauter blöde Schleusen. Gott sei Dank, daß das Land kein Geld hat. Sonst hätten sie uns auch schon in Leitmeritz und Raudnitz solche Hürden errichtet. Lauter Wehrmeister, lauter Kontrolle . . .«

75 »Nicht einmal ein Mädels kann man sich mitnehmen,« brummt ein junger Flößer, ein »Podskalák« von reinstem Wasser, der sich eine Schmachlocke so tief über das rechte Auge gekämmt hat, daß er auf diesem fast blind sein muß.

»Na, du nimmst dir ein Mädels auf jeden Fall mit! Und wenn du es unter dem Floß vor dem Wehrmeister verstecken müßtest.« So ruft man lachend dem »Don Juan von der Wasserkante« zur Antwort, und selbstgefällig streichelt das Wassergigerl seine Stirnlocke.

80 Dann ergreift mein Steuermann das Wort: »Früher wars eine Kunst zu flößen. Wenn man sich nicht auskannte, saß man flugs auf dem Trockenen. Im Jahre 1872 flößte ich mit zwei anderen jungen Burschen am alten Buchta vorüber. Der Buchta, das war ein guter Steuermann. Jetzt ist er schon lang tot. Damals war er auf einer Sandbank stecken geblieben und mußte Wasser stauen, um die Prahme flott zu kriegen. Als wir vorbeischwammen, schimpfte der Alte: Verfluchte Buben! Wir alten Esel bleiben stecken und die fahren glatt vorbei!«

85 Wenn jetzt der Steuermann nur hinzugefügt hätte, daß ein solches Auffahren auf Sand heute nicht mehr vorkommen könne, so hätte er den Anschein zu erwecken vermocht, er habe die Geschichte vom alten Buchta nur erzählt, um zu zeigen, wie damals selbst der erfahrenste Steuermann eine böse Fahrtunterbrechung erleiden konnte. Aber der Erzähler hat darauf verzichtet. Offen rühmt er sich des Buchtaschen Zitates, dessen Datum er sich durch 38 Jahre gemerkt, in denen er etwa 1200 Floßfahrten unternommen. Der Fluch des alten Buchta ist dem alten Vrabec ein
90 kostbares Vermächtnis.

Ein Bediensteter der Schiffahrtsgesellschaft kommt jetzt in das Gasthaus und meldet, daß der Remorqueur, der andere Flöße bis Troja gezogen hat, eben zurückkehrt. Man bricht auf und bald schwimmt das Floß wieder talwärts.

Im Karolinentaler Hafen werden je vier Flöße zu einem Schlepptzuge, dem »Transport«, rangiert. Die beiden vorderen Prahmen werden mit zwei Seilen an den Schlepptdampfer gebunden und die vier Flöße mit einander verknüpft. Jetzt
95 ist für die Flößer Zeit zur Rast. Nur hie und da muß an den Vorderrudern gearbeitet werden, damit man bei scharfen Biegungen des Flusses nicht an das Ufer anrenne. Im übrigen wird jetzt bloß für das eigene Wohl gesorgt. Steuermann und Flößer setzen sich auf die Holzladung, die auf dem Floße ruht, und stecken ihr Pfeifchen in Brand. Einer der Flößer richtet den Feuerherd her. Rasenstücke, die aus Prag mitgenommen worden sind, werden auf der Holzladung hoch aufgeschüttet und reichlich mit Wasser begossen. Dann klatscht der »Hafner« mit der flachen Rückseite einer
100 Schaufel das Erdreich glatt, wobei dem anderen Flößer einige andere Kotpatzen in das Gesicht fliegen, was von diesem mit unvergleichlich prachtvollen Schimpfworten (Made in Podskal) quittiert wird. Nun wird ein Stück von einem Rundbalken abgesägt, klein gehackt, und bald flackert ein lustiges Herdfeuer über den Wassern. Die irdenen Kochgefäße hat einer der an vielen Stellen heranrudern den Flößersleuten gegen ein stattliches Stück Buchenholz eingetauscht. Jetzt brodelt Kaffee in den Gefäßen, dem ein verteuft starkes Quantum Rum beigemischt
105 wird. Dann wird gejaust. Um die Fahrt braucht man sich nicht zu sorgen.

Das gestaute Wasser ist still und unbeweglich. Lautlos fährt das Vierfloß durch diesen Teich, und nur sein Vorderrand wird von leichten Wellen umspült, die der vorausseilende Remorqueur verursacht. Fast scheint es, als ob dadurch, daß dem Flusse die Strömung genommen wurde, auch die Uferlandschaft ihrer Romantik verlustig gegangen wäre. Es fehlt den Bäumen, deren Zweige auf das Wasser überhängen, es fehlt den Sträuchern, welche die beiden Flußränder umrahmen, ein strömendes, an das Ufer plätscherndes Wasser. Die ganze üppige Landschaft sieht eintönig drein. Die Balken des Floßes schaukeln nicht, man spaziert auf ihnen wie auf einem Parkettboden.

Um so mächtiger wirkt der Kontrast, wenn man durch die Schleusen fährt. Etwa zweihundert Schritt vor dem Wehr wendet sich der Dampfer mit einem schrillen Pfiff, die vier Flöße des Transports knüpfen sich von einander und vom Remorqueur los, und fahren einzeln – eine Distanz von 400 Metern einhaltend – durch die Schleusen. Das ist ein Nervenkitzel. Man möchte aufjauchzen während dieser Fahrt. Die Wellen schlagen hoch über die Balken und peitschen das lodernde Herdfeuer, ohne es verlöschen zu können, in das Geräusch der aus der Höhe zurückklatschenden Wogen mischt sich das dumpfe Krachen der Randbalken der Floßtafeln, die in ohnmächtiger Wut gegen die Steinwände des künstlichen Hohlweges Sturm laufen und jeden Augenblick die Prahme zu zerschellen drohen. Einzelne Balken sind durch das darüber schlagende Wasser verdeckt und es scheint, daß die Binden entzweigegangen, das Floß in seine Bestandteile zerrissen worden sei. Die Plattform der Prahme, die erste Floßtafel, ist vollständig unter den schäumenden Wassermassen vergraben, trotzdem ein am zweiten Floßgliede befestigter Mastbaum sie krampfhaft in die Höhe zerrt. In der Mitte der zweiten Floßtafel steht der Steuermann, auf deren rechtem und linkem Rande die beiden Gehilfen. Und wenn das Ende der Schleuse nahe ist und die Vordertafel aus dem Wasser emportaucht, dann rennen die drei in wilder Hast, der Wogen nicht achtend, die hoch über ihre Wasserstiefel schlagen, zu den Steuerrudern. Es gilt nach innen zu lenken, sonst würde die Gewalt des Schleusenwassers die schwanke Prahme auf die Uferböschung treiben. Kaum ist das Wehr passiert, so glätten sich die Wasser, die Balken ordnen sich wieder parallel und an das Toben des Elementes, in dessen Mitte man sich eben befunden, erinnert nur noch ein Blick nach rückwärts: Das nächste Floß saust kämpfend die Schleuse hinab . . .

Hinter jeder Schleuse sammeln sich die vier Flöße des Transportes wieder, ein anderer Remorqueur wird vorgespannt, und es geht bis zum nächsten Wehr.

In Jedibab, einem von Gott und Menschen verlassenen Nest, machten wir Nachtquartier. Das Dörfchen liegt nicht einmal am Ufer, und man hat von diesem noch gute 20 Minuten auf schlechten Wegen zu gehen. Aber Jedibab hat das Glück 33 Kilometer von Prag gelegen und derjenige bewohnte Punkt zu sein, welcher dem Nadelwehr von Wranian am nächsten liegt. Die Flöße kommen nachts hier an, und da sie die Kammerschleuse nicht mehr passieren können, so wandert die Bemannung in das Dorf, das auf diese Weise zu einem gar nicht zu verachtenden Fremdenverkehr gekommen ist. Man aß hier in der Schenke ein Stück warmen Brotes und trank ein ebensolches Bier. Dann wurden Strohsäcke ins Wirtsklokal geschafft und man ging schlafen. Draußen peitschte ein scharfer Regen die Fensterscheiben. Das nahmen die Flößer mit schadenfrohem Lachen zur Kenntnis, denn einer von ihnen, der erklärt hatte, es falle ihm nicht ein, das teure Hotellogis (in Jedibab beträgt der Preis für das Nachtlager 8 Heller, in einigen anderen Stationen wird nichts berechnet) zu bezahlen, war draußen am Floße über Nacht geblieben. Die anderen malten sich schon aus, wie sie ihn am Morgen uzen wollten. Aber dazu kam es nicht. Als um ½2 Uhr nachts aufgestanden und die Weiterreise angetreten wurde, goß der Himmel noch immerfort Wassermassen auf das Floß, das oben bald ebenso feucht war, wie unten. Die Balken waren naß und glatt, bei jedem Schritte, den man machte, rutschte der Fuß aus und man fiel in das tote Wasser zwischen den einzelnen Balken und Tafeln. Finstere Wolken, die wie schwarze Berge aussahen, schienen wenige Schritte vor dem Floße zu liegen und den ganzen Strom zu verstellen. Das Floß fuhr weiter, aber da sich die Distanz zwischen ihm und den schwarzen Bergen durch Stunden nicht verringerte und die Ufer in dem Nebel nicht erkennbar waren, so sah es aus, als ob sich die Prahme nicht von der Stelle rühre, als ob sie mit einer unsichtbaren Schregge festgehalten würde.

Dabei knurrte der Magen. Im Jedibaber Restaurant haben wir früh weder Kaffee noch Brot bekommen und an ein Feueranmachen auf dem Floße war in dem gießenden Regen nicht zu denken. Proviand hatten wir nicht und kein einziger schwimmender Marketenderwagen ließ sich blicken. Wenn ein Gasthaus von der Ferne sichtbar wurde, dann brüllte der alte Flößer Kolenský mit heiserer Stimme, der die Verzweiflung eine furchtbare Gewalt lieh, sein »Pivo« über Wasser und Land. Immer heiserer, immer verzweifelter klang sein Sehnsuchtsschrei, und als er hinter der Sprachgrenze, von Liboch und von Wegstädtl an, nach »Bier« zu schreien begann, tönte sein Ruf wie der Todesschrei eines verwundeten Hirsches. Die Leute an den Ufern vernahmen das Flehen und eilten mitleidsvoll in das Gasthaus, wo der Wirt ein Paar Gläser einschenkte und in den Kahn einstieg, um zum Floße zu rudern. So sehr er sich aber auch beeilen mochte – die Strömung war schneller und unser Floß war schon vorbei, als er herankam. Der Wirt wartete in der Mitte des Stromes und bot dann seine Biere der Bemannung der nächsten Flöße – unseres schwamm als das erste – zum Kaufe an. Diese konnte natürlich nicht in jedem Orte Bier trinken und am Abend erzählten uns die Flößer in der Schenke, wie die Wirte auf den Booten geflücht, als ihnen das mit so viel Eindringlichkeit bestellte Bier auf dem Halse blieb. Was aber können die Flüche aller Wirte gegen jeden einzelnen Fluch bedeuten, den der durstige Kolenský jedesmal ausstieß, wenn er sah, wie das von ihm bestellte Bier den »Nachfahrern« angeboten wurde!

Ein Anlegen des Floßes während der Fahrt – sei es wegen Sturmes, Regengusses oder Hagelschlags, sei es infolge Hungers oder selbst Durstes – gibt es nicht. Nur wenn der Flößer Feierabend machen muß, weil es ihm die Vorschrift anordnet und weil er die Ufer nicht mehr erkennt, hält er an. Er weiß, daß ihm die Reise als solche sehr gut bezahlt wird (so erhält z. B. der Steuermann für die 2½ Tage währende Fahrt nach Mittelgrund 59 K.), daß er aber auch an den Tagen, an denen er sich auf keinem Holztransport befindet, daß er auch in den vier Wintermonaten von seinen Reisehonoraren zehren muß. Er muß trachten, von seiner Fahrt so bald es möglich zurück zu sein, um einen neuen Holztransport zugewiesen zu erhalten. Das ist der oberste Grundsatz des Flößers, und trotz des verzweifelten Durstes fiel es dem alten Kolenský nicht ein, ein Anlegen des Floßes zu verlangen. Erst um 7 Uhr abends nahmen wir, die wir um ¼2 Uhr nachts aufgebrochen waren, in Birnai, einem Dorfe oberhalb Aussigs, unser Frühstück (einige Bierquargel) ein.

Um 1 Uhr nachts brachen wir wieder auf. Die Nacht, durch die wir glitten, war dunkel, aber die machtvollen Zacken der Uferberge waren sichtbar. Drohend und schwarz schob sich der zerklüftete Workotsch in das nächtliche Elbtal hinein, rechts blickte der Schreckenstein noch düsterer als sonst übers Land. Es war ein Anblick, den selten ein Tourist zu genießen Gelegenheit hat, vom Niveau des Wassers die wechselnden Schattenrisse des Elbpanoramas zu bestaunen. Eine Reise durch eine Silhouettenlandschaft. Wenige Stunden später wurden auch die Hänge der Uferlandschaften sichtbar, allerdings nur in dem bizarren Rahmen der Nebelrisse. Als wir hinter Tetschen das Elbesandsteingebirge erblickten, war schon die Morgensonne mit glänzendem Leuchten aufgegangen und bestrahlte die Elbfluten und die seltsamen Felsgebilde an den Ufern. Das ruhig dahingleitende Floß war wohl ein besonders geeignetes Beobachtungsniveau für die Schönheit der Landschaft.

Ich bin auf der Elbe weitergefahren. Noch immer – jetzt bin ich in Magdeburg – ist, wenn man von der stellenweisen Remorquage absieht, die Elbströmung die einzige treibende Kraft für das Fahrzeug, dessen Passagier ich bin. Auf meiner Fahrt habe ich manches herrliche Bild auf den Elbufern gesehen, aber noch nichts hat die Pracht der Landschaft zu übertreffen vermocht, die sich in der Heimat, von Leitmeritz bis über die Grenzen des Nachbarlandes bis zur Bastei nächst Wehlen breitet.

(2989 words)

Quelle: <https://www.projekt-gutenberg.org/kisch/praggass/chap004.html>