



Der Wasserbau an den Binnenwasserstrassen

Mylius, Bernhard

Berlin, 1906

D. Flößerei

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82111](https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:466:1-82111)

17. Wirkung der Rückströmung und der Wellen auf Kanalufer. Fährt das Schiff im Schiffahrtskanal in schneller Fahrt, zumal näher dem Ufer, so greift die Rückströmung das Ufer an, außerdem aber läuft durch die Aufeinanderfolge von Bugwelle, Senkung und Heckwelle das Wasser in die Befestigung der Böschung hinein und wieder heraus; ferner findet während der Einsenkung ein Nachdrängen des Grundwassers aus der Böschung statt, welches umso mehr den Sand ausspült und dadurch die Uferbefestigung beschädigt. Bei großen Schiffsgeschwindigkeiten folgt dem Schiffe außerdem die brandende Welle, die erst recht zerstörend auf die Uferbefestigung wirkt. Die brandende Welle ist da besonders stark, wo am Ufer eine Berme vorhanden ist. Aus allem folgt, daß die Vorschreibung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit für die Schiffahrt in Schiffahrtskanälen voll begründet ist (vergl. den Abschnitt Schiffahrtskanäle S. 279, Abs. c und 285, Ziff. 7).

D. Flößerei.

18. Zusammensetzung der Flöße. Unter Floß versteht man eine schwimmende Lage von untereinander verbundenen Hölzern. Kleine Flöße bilden eine einzige Tafel. Größere Flöße bestehen aus mehreren Tafeln (Gestöre, Plötzen), die miteinander nachgiebig verbunden sind (Abb. 614). Die Floßhölzer sind meistens rohe oder bearbeitete Rundhölzer (Rundholzflöße); es gibt jedoch auch Balken- und Bretterflöße. Die Tafeln werden in der Weise gebildet, daß die Floßhölzer, welche immer längs zur Fahrrichtung liegen, vorn und hinten (bei sehr langen Hölzern auch in der Mitte) durch quer übergelegte Zangenhölzer fest verbunden werden. Diese bestehen meistens aus gespaltenen schwächeren Rundhölzern, auch Schwarten oder Bohlen. Die Art der Verbindung der Zangen mit den Floßhölzern ist verschieden, meistens werden sie genagelt (schmiedeeiserne sog. Floßnägel). Die Verbindung der Tafeln (Plötzen) dagegen miteinander geschieht meistens durch gedrehte Stränge von Weidenruten, die um Pflöcke gelegt werden, welche an den beiden zusammenstoßenden Stirnseiten der Tafeln in einzelne Floßhölzer eingetrieben sind. Die Verbindung muß nachgiebig sein. (Über die Streichruder *s* und die Schrecklöcher *l* siehe unter Ziff. 19.) Schmalere Tafeln werden an Orten, wo die zulässige Floßbreite größer wird, nach Bedarf zu breiteren Tafeln zusammen gesetzt, oder es wird die Zahl der Tafeln vermehrt. Die erlaubte Breite und Länge der Flöße ist in den verschiedenen Wasserstraßen je nach den Brücken- und Stromverhältnissen sehr verschieden, oft auch verschieden in verschiedenen Strecken derselben Wasserstraße.

In manchen Strömen (Elbe, Weichsel) werden an beiden Seiten des Flößes sog. Streichbäume mit Weidenrutensträngen nachgiebig befestigt (Abb. 615). Jeder Streichbaum *a* ist außerdem an dem folgenden Streichbaum derselben Seite derart befestigt, daß die Enden beider Bäume sich um einen oder mehrere Meter überdecken. Die Streich-

bäume sollen gewissermaßen als Schutzhölzer oder Puffer beim Anfahren an Brückenpfeiler oder bei Berührung mit sonstigen Hindernissen dienen (Streichruder usw. sind in Abb. 615 fortgelassen).

Die vorgeschriebenen Höchstmaße für Flöße betragen:

auf der Oder: Breite oberhalb der Warthemündung 7 m, unterhalb 9,1 m, die Länge auf der Strecke oberhalb Breslau 80 m, unterhalb 120 m;
 auf der Elbe: unterhalb der böhmischen Grenze Breite 12,6 m, Länge 130 m;
 auf dem Rhein: von Mannheim abwärts Breite 6,3 m (von Rüdesheim bis St. Goar bei + 1,0 m Mainzer Pegel und weniger nur 5,6 m). Die Länge ist nicht beschränkt.

Auf den bedeutenderen der Märkischen Wasserstraßen (Spree, Oder-Spree-Kanal, Havel unterhalb der Spreemündung bis Havelberg) Breite 4,60 bis 4,70 m, Havel unterhalb Havelberg 13 m; auf den anderen Wasserstraßen und deren Teilen 2,20 bis 4,39 m. Die Länge der Flöße beträgt 40 bis 120 m.

Auf den meisten Wasserstraßen ist für die Flöße eine Pflichtbemannung vorgeschrieben, zum Teil verschieden für treibende und für geschleppte Flöße.

Anker, Ketten, große und kleine Taue, Staken und Fahrbäume müssen auf größeren Flößen reichlich vorhanden sein; mehrere Boote (besonders auch Ankernachen) müssen mitgeführt werden.

Wo Nebenflüsse mit Flößerverkehr in den Strom münden oder wo Wasserstraßen mit Flößerverkehr abzweigen, sind in der Regel Umladeplätze oder Flößhäfen vorhanden, um die Abmessungen der Flöße nach den für die Abzweigung geltenden Bestimmungen einrichten zu können.

Mylius u. Ispphording, Wasserbau, Teil II.

19. Fortbewegung, Steuerung und Hemmung der Flöße.

Die Fortbewegung geschieht durch Zutaltreiben, auch Schleppen, seltener durch Treideln. Aushilfsweise werden manchmal auch kleine

Segel gesetzt. Kleinere Flöße werden auf kurzen Strecken, besonders in stilem Wasser, auch gestoßen. Treibende Flöße werden mit Streichrudern (großen Riemen) gesteuert. Mindestens ein Streichruder (*s*) befindet sich hinten und ein gleiches vorn (Abb. 614). Das Ruder ruht zwischen zwei Dollen, die in das oberste Querholz eines Schwellenstuhles eingetrieben sind (Abb. 616).

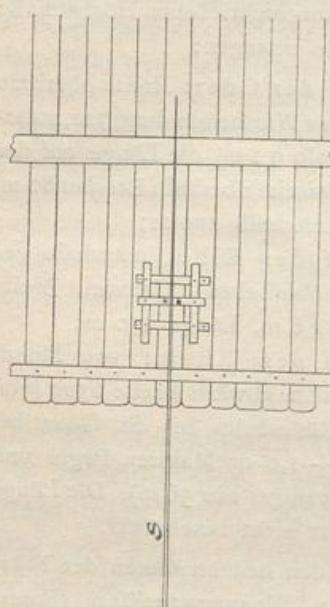


Abb. 616.

An einem Streichruder fassen bei großen Flößen mehrere Mann an. Es gehören mehrere Ruderschläge dazu, um das Floß in die gewünschte Richtung zu bringen. Für die Ruderer sind am Ende des Streichruders ein oder mehrere Querbretter über die Floßhölzer gelegt. Bei großen Flößen (Rhein) sind vorn und hinten je zwei oder mehrere Streichruder

nebeneinander. Zum Treideln, das hauptsächlich auf Kanälen stattfindet, haben die Flöße einen Treidelbaum, der nach hinten und den Seiten durch Seile verankert ist.

Auf großen Strömen (Rhein) werden Flöße öfters durch kleine Schleppdampfer zu Tal geschleppt; sie kommen dann nicht allein schneller vorwärts, sondern sind besonders auch steuerfähiger. Für geschleppte Flöße ist daher eine geringere Pflichtmannschaft vorgeschrieben als für nicht geschleppte. Auf den Oderberger Gewässern (Märkische Wasserstraßen) werden die Flöße, eine große Anzahl auf einmal, durch einen Seildampfer geschleppt (vergl. S. 471). Zum Halten (Halten) der Flöße sind hinten einzelne Lücken (*l*) zwischen den Stämmen angeordnet (und mit übergenagelten Leisten eingefäßt, Abb. 614), in welche lange Schreckbäume während der Fahrt schräg eingelegt sind. Diese werden zum Zwecke des Hemmens oder Halten aufrecht auf Grund gesetzt. Im übrigen geschieht das Hemmen und Halten auch durch Ausbringen und Setzen mehrerer Anker (mit Ankernachen), z. B. am Rhein.