



NATURPARK SCHWARZWALD
MITTE/NORD

Lossburg
Alpirsbach
Schenkzell
Schiltach
Wolfach








Sentier des flotteurs de la vallée de la Kinzig



Stations entre
Lossburg
et Alpirsbach
Longueur : 10 km

Stations entre
Alpirsbach
et Wolfach
Longueur : 22 km



-  Gare de trains
-  Arrêt d'autobus
-  Parking
-  Possibilité de restauration
-  Office du tourisme

- 1 Panneau d'information de Lossburg
- 2 Eau: Élixir de vie et de préciosité pour les humains, les animaux et la nature
- 3 Kinzig libre pour les floteurs !
- 4 La « forêt noire » – gestion forestière et richesse forestière
- 5 Le floteur – un chef-d'œuvre !
- 6 Les moulins s'activent dans la vallée de la Kinzig.
- 7 Panneau d'information de Ehlenbogen
- 8 Le mini déversoir
- 9 Histoire d'Ehlenbogen
- 10 Panneau d'information d'Alpirsbach
- 11 La vallée de la Kinzig à « l'époque du bois »
- 12 Corps de marchands trafiquant par eau et maîtres floteurs
- 13 Comment la Kinzig est devenue une « rivière en bois »
- 14 Le radeau à plusieurs parts de la Forêt-Noire
- 15 La charge – que transportait-on sur les radeaux ?
- 16 Le chantier d'assemblage et le « serrage »
- 17 Valets de flottage, « grandes gueules » et floteurs
- 18 « Et c'est la nuit que l'on va chercher l'eau pour le flottage »
- 19 Les travaux préparatoires à la construction de radeaux
- 20 Une fois que le bois est préparé ...
- 21 Panneau d'information de Schiltach
- 22 Schiltach, la cité des colombages, des floteurs et des tanneurs
- 23 Le voyage au Pays de Bade
- 24 Descente aux enfers en radeau
- 25 Toboggan pour troncs d'arbres
- 26 « Chaque maître floteur qui est membre du corps ... »
- 27 Que faisait-on avec le bois qui n'était pas flotté ?
- 28 Les floteurs sont des experts reconnus !
- 29 Les scieries, les radeaux en planches et les échelas
- 30 Zone frontalière de la vallée de la Kinzig ?
- 31 Travailler dur – bien manger !
- 32 Wolfach au temps du flottage
- 33 Wolfach – un terminus ? Certainement pas !
- 34 Panneau d'information de Wolfach

Pour de plus amples informations :
www.floesserpfad.de

Lossburg-Information im KinzigHaus
Hauptstraße 46, Lossburg,
Tél. +49 (0)7446 950460
lossburg-information@lossburg.de
www.lossburg.de

Stadt-Information Alpirsbach
Krähenbadstraße 2, Alpirsbach
Tél. +49 (0)7444 9516 281
stadt-info@alpirsbach.de
www.alpirsbach.de

Tourist-Information Schenkenzell
Reinerzastraße 12, Schenkenzell
Tél. +49 (0)7836 9397 51
tourist-info@schenkenzell.de
www.schenkenzell.de

Tourist-Information Schiltach
Marktplatz 6, Schiltach
Tél. +49 (0)7836 5850
touristinfo@schiltach.de
www.schiltach.de

Tourist-Information Wolfach
Hauptstraße 41, Wolfach
Tél. +49(0)7834 8353 53
wolfach@wolfach.de
www.wolfach.de


**KINZIG
TAL**



Avec votre carte d'hôte KONUS, vous pouvez voyager gratuitement dans toute la Forêt-Noire – bien sûr aussi dans la vallée de la Kinzig ! Demandez à votre hôte ou à votre office du tourisme.

Stations **1, 7, 10, 21, 34**

SOYEZ LES BIENVENUS SUR LE SENTIER DES FLOTTEURS DE LA VALLÉE DE LA KINZIG !

Parcourez le sentier des flotteurs sur la partie située entre **Lossburg et Alpirsbach**, particulièrement attrayante du point de vue du paysage ; et, sur la deuxième partie entre **Alpirsbach et Wolfach**, refaites le voyage de Johann Staiger, un flotteur du XIX^e siècle. Vous pouvez aussi diviser le trajet en autant d'étapes que vous voulez.

L'excellent raccordement ferroviaire le permet. Tout au long du sentier des flotteurs, vous obtiendrez de nombreuses informations sur le flottage. Pour ceux qui veulent en apprendre plus : le long du parcours, les offices du tourisme ainsi que des points de vente sélectionnés tiennent à votre disposition le guide du sentier des flotteurs qui contient de plus amples informations.

Vous obtiendrez des informations détaillées sur l'accès par le bus, le train ou en voiture sur le site www.floesserpfad.de.

LE SENTIER DES FLOTTEURS ACCESSIBLE À TOUS

Le sentier des flotteurs entre Halbmeil et Wolfach est accessible sans barrières. Pour le retour, le mieux est de prendre le train de la vallée de la Kinzig pouvant être utilisé sans problèmes avec des poussettes ou des fauteuils roulants. Vous obtiendrez de plus amples renseignements sur l'accessibilité sans barrières sur la page www.floesserpfad.de/barrierefrei.



Jakob raconte sa vie mouvementée de serviteur

« Êtes-vous aussi en route pour Ehlenbogen ? On peut y aller ensemble. Je suis Jakob, le fils du fermier de Schömberg. Mais pendant des années, j'ai travaillé comme ouvrier agricole dans la vallée, près de ma fille, Frieda. Je les rencontre ce soir. J'aurais pu rester plus longtemps au mariage de mon cousin à Lossburg – mais à quoi bon sans Frieda ? Je ne la verrai probablement jamais avec la couronne nuptiale. Je n'ai pas assez d'argent pour fonder une famille. Mon frère Georg hérite de la ferme, je n'obtiens que quelques florins.

Cela ne permet pas d'acheter un bien qui puisse ne fût-ce que nourrir une famille à moitié. Et avant de voir Frieda épouser quelqu'un d'autre, je descendrai la Kinzig jusqu'au Rhin et ne reviendrai jamais. Ou alors, je tenterai bientôt ma chance en tant que rafteur – peut-être pourrai-je un jour emmener Frieda ...

Désolé, je parle trop. C'est l'effet du vin du mariage. Mais de toute façon, vous ne pouvez pas louper le chemin, qui mène toujours le long de la Kinzig. Elle est ici tel un petit ruisseau Il ne reste plus d'eau des sources près de Lossburg après la jonction de Mühlgraben. Et pourtant, à moins d'une demi-heure de route, la Kinzig est déjà un ruisseau inondable. »

Un couple de mariés de Lossburg avec la couronne nuptiale typique de Lossburg, la Schappel (Trachtengruppe Lossburg 1908 e.V.).

Station 2

EAU: ÉLIXIR DE VIE ET DE PRÉCIOSITÉ POUR LES HUMAINS, LES ANIMAUX ET LA NATURE

Le réservoir de collecte de nombreux affluents dans les eaux d'amont du Lossburger Zauberland était et est toujours le Kinzig. En 1904, la source avec la plus forte coulée dans un cercle contenu a reçu son nom symbolique : La source du Kinzig. Après 93 kilomètres, il se jette dans le Rhin à Kehl. Le long de cette route – jusqu'à aujourd'hui – elle a fourni aux vallées de la Kinzig la garantie et la qualité de vie.

À une centaine de mètres sous ce site, large d'à peine un mètre, la Kinzig ondule et peut déjà raconter des histoires extraordinaires : Après la source, une partie de l'eau précieuse est détournée dans le Mühlgraben et se jette dans Lossburg avec une légère pente. Le Mühlgraben transportait l'eau potable et l'eau de traitement jusqu'à la ville et au château, était une source d'énergie pour la farine et les scieries et rendait possible la vie dans le bourg en premier lieu grâce aux nombreux puits privés.

Aujourd'hui, le fossé du Mühlenbach est visible jusqu'à l'étang du Gebrüder Hehl Stift, puis passe sous Lossburg en direction de Fischbach, qui se jette dans le Glatt et plus tard dans le Neckar. Des sources à gauche et à droite sur les pistes assurent que notre Kinzig devient de plus en plus large lors du saut en cascade qui suit, de sorte qu'il suffira bientôt pour le rafting.

Le Kinzig a dû partager l'eau avec le Mühlenbach peu après sa source.

Le jeune Kinzig entre Lossburg et Alpirsbach.

La source de Kinzig dans le pays magique de Lossburg.





« À partir de là, la Kinzig a suffisamment d'eau, au moins au printemps, pour pouvoir être utilisée

pour le flottage du bois de chauffage – et avec un effort également pour le flottage du bois long. Un arbre est abattu rapidement, mais amener le bois hors de la forêt et éventuellement dans les villes est le gros problème.

Il n'y a pratiquement pas de chemins ici, et arracher les troncs d'arbres avec des chevaux et des bœufs est un travail de titan. N'importe quel cours d'eau fera l'affaire, même un cours d'eau aussi étroit que celui-ci et dans lequel les radeaux d'une largeur de quatre ou cinq rondins ne passent pas encore. Ils ne vont qu'un peu plus loin sur la Kinzig. Quand j'étais petit, j'aidais à la dérive : Transporter des morceaux d'arbre pour le ruisseau et aider avec des poteaux de la berge afin que les morceaux ne se coincent pas. Le flottage est un travail d'homme.

En bas des pentes, vous laissez les troncs glisser jusqu'au ruisseau ou à la rivière dans les toboggans spécialement construits, les géants. Un travail dangereux, comme beaucoup de choses dans la forêt. »



Flotteur jetant des bûches.

Station 3

KINZIG LIBRE POUR LES FLOTTEURS !

Le passage de Kinzig a un nom : « Emilienbrücke ». Dans les années 1920, un homme a construit ce pont en mémoire de sa bien-aimée. C'est ici que commence la véritable histoire de l'entreprise de flottage du bois de la vallée de Kinzig, qui a donné à la région jusqu'au Rhin pendant plus de 600 ans de travail et de pain.

En 1339, ils apprirent « das holtz, daz do har komet uff der Kintzingen ». Vous pouvez également en savoir plus sur la « Loßburger Flößerschaft ». La demande de bois a augmenté, de sorte que le commerce du bois a rendu l'utilisation des forêts intéressante. Les villes situées sur le Rhin et la puissance maritime qu'est la Hollande avaient besoin de grandes quantités de bois. Les « Holländer-tannen » étaient particulièrement demandés : des sapins particulièrement puissants, mesurant 40 centimètres à l'extrémité fine après avoir atteint une longueur d'environ 20 mètres.

Le transport du bois était difficile. Il n'y avait que quelques chemins, les charrettes en bois ne pouvant pas aller partout. En revanche, il était plus « facile » de conduire les sapins abattus jusqu'à l'eau, en partie sur des chemins traînants ou avec une descente abrupte avec des luges ou dans des « géants » – des toboggans pour troncs d'arbres. Les points de rencontre étaient les points d'embarquement aux réservoirs, comme ici à l'Emilienbrücke. Puis des hommes audacieux sont partis pour Schiltach et ensuite Wolfach.

Les bûches sont transportées dans la vallée sur des traîneaux.

La Kinzig ne transportant normalement pas assez d'eau pour permettre la circulation de grands flotteurs, la rivière a été endiguée. Après avoir ouvert le déversoir (au niveau du « Gamber », que l'on voit sur la photo de gauche), le flotteur a flotté avec la décrue. (Dessin de Wilhelm Hasemann)

« J'ai passé la moitié de ma vie dans la forêt, écolier, je devais m'occuper de plus de quinze têtes de bétail en forêt chaque jour du printemps à l'automne.

C'était particulièrement difficile car la plus grande partie de la forêt qui appartient à notre ferme est une forêt jardinée. Différents arbres de tous âges y poussent : jeunes et vieux, grands et petits, conifères et feuillus. Une vue magnifique et une valeur élevée – mais le cauchemar de tout jeune berger. Je ne pouvais pas me permettre de faire une sieste l'après-midi là-bas, je devais faire extrêmement attention à ce que les bœufs ne pâturent que là où ils étaient autorisés à le faire. Sinon, ils auraient mangé les jeunes arbres qui étaient censés pousser aux endroits où un arbre adulte avait été abattu.

Les bûcherons qui abattaient les grands arbres avec des coups de hache ciblés étaient les héros de mon enfance. Mais plus encore, j'ai admiré les élagueurs. Munis de crampons et de harnais, ils grimpent sur les grands troncs d'arbres pour les ébrancher avant de les abattre : ainsi, les arbres abattus n'endommagent pas les plus jeunes qui les entourent lorsqu'ils tombent. »



Crampons de l'époque du flottage du bois dans la Wald-Kultur-Haus de Bad Rippoldsau-Holzswald. Avec ceux-ci, les « élagueurs » grimpaient dans les arbres pour récupérer les graines ou pour ébrancher les arbres.

Station 4

LA « FORÊT NOIRE » – GESTION FORESTIÈRE ET RICHESSE FORESTIÈRE

L'aspect sombre actuel de la Forêt-Noire, provoqué par la forte proportion d'épicéas et de sapins, n'est pas aussi ancien qu'on le pense. Il y a tout juste 200 ans, les sapins, les hêtres et les peuplements mixtes prédominaient.

L'utilisation ciblée du bois pour la combustion du charbon de bois et l'extraction de la potasse s'est principalement faite par coupe à blanc. Après la coupe à blanc, des sapins et des épicéas à croissance rapide ont été plantés. Ce type de nouveau boisement est appelé « Schlagweiser Hochwald » ou « Altersklassenwald ». Cependant, ce type de forêt est sensible aux tempêtes, à la pression de la neige et aux infestations d'insectes. C'est pourquoi, il a été décidé de reboiser d'une manière écologiquement et opérationnellement raisonnable. Dans la forêt jardinée, aussi appelée forêt permanente, tous les âges sont présents les uns à côté des autres, c'est-à-dire des arbres d'un an à environ 200 ans. Il en résulte une structure d'inventaire à plusieurs niveaux et à plusieurs échelons. La forêt jardinée est beaucoup moins sujette aux dommages. Selon les forestiers, la forêt de fondation de Schömburg est considérée comme la plus belle et la meilleure forêt jardinée. Elle attire des experts forestiers du monde entier.

Malgré la forêt mourante, les tempêtes Wiebke en 1990 et Lothar en 1999, cette forêt jardinée a bien mieux résisté aux catastrophes naturelles que les forêts voisines.

Structure étagée de la forêt jardinée. Des arbres jeunes et vieux se tiennent côte à côte.



Le plus grand sapin de la Forêt-Noire se trouve à Lossburg. Les habitants l'appellent affectueusement le « grand-père sapin ». Sa hauteur est d'environ 46 mètres, la circonférence à hauteur de poitrine est de 525 centimètres et il a une masse de bois impressionnante de 36 mètres cubes. Depuis plus de 300 ans, il se dresse sur un plateau de grès à 805 mètres (au-dessus du niveau de la mer).



« Lorsque j'ai fait une randonnée jusqu'à Lossburg la nuit dernière, j'ai vu les ouvriers agricoles

du fermier d'Ödenwald construire le flotteur ici avec quelques flotteurs. Ils se sont tous placés dans le lit du ruisseau largement endigué et ont attaché les troncs d'arbres ensemble. Ils ont terminé quelques embouts, qui sont les sections qui composent un tel flotteur. L'embout le plus en avant, le premier, est attaché à partir des troncs d'arbres les plus courts et les plus étroits et se rétrécit jusqu'à un point à l'avant. Avec le gars ancré à lui, vous pouvez le diriger avec puissance et habileté. Mais cela ne concerne que les flotteurs expérimentés. Monter ici dans le Kinzig caillouteux, étroit et rapide est une affaire délicate. Lorsque mon fermier lâche un flotteur, je me tiens sur l'un des embouts arrière et je l'aide avec la longue canne de flottage. Sur les pentes et dans les virages serrés, j'ai très chaud pendant la course rapide. Mais quand Frieda regarde, le voyage ne peut pas être assez rapide pour moi. »



Le conducteur dirige le flotteur avec l'arbre à rames à l'avant du radeau (dessin de Wilhelm Hasemann).

Station 5

LE FLOTTEUR – UN CHEF-D'ŒUVRE !

Ce modèle d'exposition de douze mètres de long montre comment un flotteur en bois a été assemblé dans le passé. En 1934, les flotteurs d'Ehlenbogen en ont fait état : Les troncs devaient être « alésés au ruisseau » (les géants étaient des « toboggans géants » en bois ou en pierre), percés à l'avant et à l'arrière, « ond no hot mer's mit Wiede z'sem-mebonde ». Les Wieden étaient des bâtonnets de noisettes spécialement transformés qui étaient préparés en hiver. De cette façon, un « Gestör » a été créé à partir de plusieurs troncs. « So G'stehr om G'stehr g'richtet ond ans Floß nabonde wore » (attaché au radeau).

Un flotteur était composé de plusieurs embarcations d'embarcations et était bien ordonné : Le petit bois venait en premier pour l'avant, toujours le plus faible devant. Puis les « troncs hollandais », les plus grands.

Combien de personnes étaient nécessaires pour un tel flotteur ? « Pour » un tel flotteur, j'avais généralement besoin de six hommes. « Deux devant – mais seulement des hommes courageux étaient nécessaires là-bas. L'un se tenait sur la tête de la chèvre, l'autre sur le premier embout avec une perche. Et les quatre autres hommes ? Deux devaient aller de l'avant et ouvrir les déversoirs, sinon il n'y aurait pas eu assez d'eau. Les autres étaient répartis sur le radeau.



Deux flotteurs avec des bottes de flotteurs, des berceaux et l'outil typique des flotteurs : la hache.

Flotteur sur la Kinzig.

L'avant est la première partie, qui est généralement plus étroite que le reste du flotteur. Montré ici sur la photo avec un arbre à rames mobile, de sorte que le « conducteur » se tient sur l'avant. Un autre type de contrôle est l'alignement de l'ensemble du flotteur à partir du deuxième embout (dessin de Wilhelm Hasemann).

« Ici, nous rencontrons le Lohmühlebach, qui joue un grand rôle dans le flottage et la dérive. Si vous remontez le ruisseau Lohmühlebach, vous pourrez voir le géant dont je vous ai parlé plus tôt. Les parois sont même faites de dalles de pierre et non de troncs d'arbres ou de terre comme la plupart des géants sur les pentes ici. Les troncs d'arbres dévalent la colline et se jettent dans le ruisseau Lohmühle.

Le cours d'eau fait également tourner des moulins. Dans l'usine de tannage, l'écorce des arbres abattus est broyée, en particulier l'épicéa, pour fabriquer du tan pour les tanneurs. Et tout comme la Kinzig, le Lohmühlebach est endigué par des barrages afin de recueillir l'eau pour le flottage, pour les moulins et pour l'irrigation des prairies. Ouvrir ou fermer les trappes des barrages est mon travail préféré. Puis je marche dans l'herbe humide tôt le matin et personne n'attend rien de moi ou ne me commande. Et si j'ai de la chance, je verrai Frieda faire de l'herbe dans les prés de la cour voisine et je pourrai m'arrêter pour une salutation matinale. Que peut-on attendre de plus d'une journée ? »

Un peu plus bas dans la vallée de la Lohmühle se trouvait un point d'attache où les troncs d'arbres étaient attachés en petits flotteurs. À environ 900 mètres en amont du Lohmühletal, juste au-dessus de la ferme à truies Lohmühle, on peut encore voir un géant au bord du chemin. Il était utilisé pour transporter les troncs d'arbres vers le ruisseau.

Le tourisme était également important dans le passé. Le tourisme était également important dans le passé. Au Moulin Central, la Kinzig était déjà aménagée en piscine naturelle pour les hôtes et les habitants avant la Seconde Guerre mondiale.

Station 6

LES MOULINS S'ACTIVENT DANS LA VALLÉE DE LA KINZIG.

Comme le monde est beau... et étroit, comme dans la vallée d'Ehlenbog. Après la guerre de 30 ans (1618 - 1648), des « colons » sont venus dans la forêt. Il fallait plus de terres. Le défrichage, le pâturage forestier, l'irrigation des prairies et des forêts en ont résulté. Les champs en pente et les prairies à flanc de coteau ont causé d'innombrables problèmes, les prairies de vallée ont été utilisées pour la fenaïson. Dans les vallées d'Ehlenbog et de Lohmühler, la dernière parcelle de forêt et de sol a été extraite. Cela n'était possible qu'avec l'irrigation. Dans la vallée et sur les pentes – encore visibles aujourd'hui – des fossés artificiels ont permis d'améliorer la qualité de l'herbe et d'augmenter le nombre de fauches. Les fossés ont été régulés avec des pièges sur le Lohmühlenbach et la Kinzig, car il y avait encore plus de « bénéficiaires ». Les tanneries, les moulins à plomb, les moulins à grains et les scieries avaient droit à l'eau, tout comme les brasseurs de bière et, bien sûr, les flotteurs. Il y avait donc toujours une dispute à propos de l'eau – tout le monde en avait trop peu.

Le « Moulin central », l'un des trois de l'Ehlenbogertal, est l'un des plus anciens moulins de la vallée et existait avant 1564. Au début du XXe siècle, il possédait une distillerie. En plus des bâtiments résidentiels et agricoles, il y avait une distillerie, une boulangerie et une blanchisserie, un wagon et un hangar à bois, un moulin à grains, une scierie et un moulin à plomb.



Le Lohmühle a donné son nom au Lohmühlebach. Ici, le « tan » (écorce d'arbre) des chênes ou des épicéas était écrasé, broyé et ensuite utilisé pour le tannage. Le moulin lui-même ne peut être reconnu que par les restes des murs.



« Quand j'étais encore à la maison à Schömberg avec mon père à la ferme, j'ai été autorisé à

rejoindre le flottage après ma confirmation. C'était un travail pénible.

Je n'ai jamais eu le temps de jouer dans mon enfance, et en plus, j'avais encore l'école. En été, nous, les enfants, étions souvent sollicités comme bergers et utilisés dans la maison, la cour, la forêt et le champ. Mais en hiver, on étudiait correctement, surtout la religion. Je connais quarante hymnes avec tous les versets par cœur, tout le catéchisme, c'est un trésor pour la vie. Mais la fierté que j'ai éprouvée en passant l'examen de confirmation n'était rien comparée à celle que j'ai éprouvée en montant pour la première fois sur un flotteur en tant que rameur. Avant cela, j'ai fait un certain nombre de voyages en flotteur, où j'ai couru devant le flotteur pour ouvrir les déversoirs devant lui afin qu'il puisse s'éloigner avec le raz-de-marée. Nous avons différents types de déversoirs ici dans la vallée et chacun doit être manipulé à sa manière, je peux le faire même en dormant. J'en parlerai à Frieda ce soir et je verrai ce qu'elle en pense. Et si elle m'attendra jusqu'à ce que j'aie assez gagné pour qu'on puisse se marier... »

À cette époque, les déversoirs n'étaient pas seulement utilisés pour le barrage ou le drainage de l'eau, mais aussi comme protection contre les inondations. Sur ce fossé, on peut encore voir clairement le déversoir à l'endroit où il se jette dans la Kinzig. Les planches pouvaient être poussées dans la rainure des deux pierres par le haut afin qu'aucune eau ne puisse s'écouler du Kinzig dans la tranchée à marée haute.

Station 8

LE MINI DÉVERSOIR

Comme la quantité d'eau dans les petits ruisseaux était souvent insuffisante pour le flottage, des déversoirs (communément appelés « Wuhr ») ont été construits. Le flotteur flottait ensuite dans la vallée sur la « vague d'eau » drainée. La zone de raccordement (zone de stockage du bois) était généralement située à côté du déversoir. Ici, les bûches ont été préparées pour le flottage. Dans l'eau, les troncs étaient ensuite attachés ensemble avec des fils pour former des embouts. Plusieurs embouts accrochés ensemble formaient le radeau. Alors que les plus grands déversoirs étaient principalement utilisés pour le flottage, il y avait aussi de nombreux petits déversoirs créés par les propriétaires de prairies. Grâce à eux, l'eau était canalisée par des fossés latéraux sur les prairies afin d'augmenter le rendement des prairies.

Les droits d'eau importants étaient inscrits au cadastre, où ils sont encore répertoriés aujourd'hui. À ce mini déversoir, l'eau est retenue par le panneau anti-poussière, puis un « flotteur » peut être utilisé. Après avoir ouvert le déversoir, le « flotteur » avec l'eau du barrage descend le cours d'eau. Une requête: Après avoir joué, la planche à poussière doit être remontée un peu. Merci !



Une autre possibilité d'ouvrir les barrages était les Gamber, comme ici à Schiltach, qui n'étaient construits que dans le Kinzigtal. Le rondin monté au point de pivot, auquel est fixé le panneau de verrouillage, peut être levé, abaissé et tourné de 90 degrés. En raison de la répartition optimale du poids, un seul flotteur était nécessaire. Ainsi, le flotteur pouvait passer rapidement lorsque l'ordre « Gamber uff ! » retentissait.

Le déversoir du moulin sur la Kinzig était auparavant utilisé pour drainer l'eau dans le canal du moulin. L'entrée dans le canal pouvait être ouverte au moyen d'un loquet fileté et d'une manivelle.

« Depuis que nous avons traversé le Buchbach sur le Brückle, nous avons laissé derrière nous Oberehlenbogen et nous sommes maintenant à Unterehlenbogen. Là-bas, je suis ouvrier agricole et là, Frieda travaille comme servante dans la ferme de son frère.

J'ai aussi installé Michel à Unterehlenbogen, dans la ferme du frère de Frieda. Ses parents ne pouvaient plus le nourrir pendant les périodes de famine de ces dernières années. Ils font partie des travailleurs forestiers de Vordersteinwald qui ont de l'eau jusqu'au cou. Alors j'ai dit à Frieda de demander à son frère de prendre Michel, et c'est ce qui s'est passé.

Je le surveille de temps en temps, il a maintenant les joues rouges et a pris beaucoup de poids. Rien ne vaut les soins de Frieda. Si seulement je pouvais m'y mettre bientôt aussi !

Mais d'abord, je rencontre Frieda maintenant pour la danse à l'Untere Mühle. Quoi qu'il en soit, j'ai hâte d'y être et je dois me dépêcher pour ne pas arriver trop tard.

Et pour que je puisse poser très vite ma question à Frieda, vous savez déjà laquelle. Alors – au revoir, mesdames et messieurs, et bon voyage ! »

Station 9

HISTOIRE D'EHLBOKEN

La vallée d'Ehlenbog, mentionnée pour la première fois en 1099, appartenait à l'abbaye bénédictine. Les conditions ecclésiastiques ont survécu aux siècles. Unterehlenbogen est resté à ce jour une « dépendance » d'Alpirsbach et Oberehlenbogen de Schömberg. En 1906/07, Ehlenbogen a eu sa propre école et sa propre mairie. Malgré la séparation laïque et ecclésiastique, la vallée était une unité avec les grandes fermes et ses habitants, qui ensemble ont connu et maîtrisé la joie, la calamité et les moments de manque. Aujourd'hui, les randonneurs peuvent aussi découvrir cette vallée avec ses magnifiques cours intérieures : Schwenkenhof, Juntleshof, Metzgersbauernhof, Vogtsmichelhof, Hänslsbauernhof, Jockelsbauernhof, Schwabenhof et Bachbauernhof.

LES AGRICULTEURS DE LA FORÊT-NOIRE ÉTABLISSENT DES NORMES

Les grandes fermes d'Ehlenbogen disposaient de toute la forêt et utilisaient le flottage pour vendre leurs troncs. Mais comment savoir à qui appartenait ce tronc lorsqu'il a été vendu à Kehl, Cologne ou en Hollande ? Une fois les troncs abattus et écorcés, le bûcheron ou le propriétaire y apposait sa marque à l'aide d'un « ripper ». Ces signes clairs ont été utilisés pour régler la vente. Si un tronc causait des dommages, le propriétaire devait les payer. Les panneaux en bois étaient également utilisés comme panneaux de ferme, sur les pierres de délimitation, les outils ou également comme signatures si le fermier ne savait pas lire et écrire.



Le Schwenkenhof, autrefois appelé « Schäzenslehen » – d'après le nom Schatz – était autrefois uni au Mittlere Mühle (moulin moyen) et au Großenmichelshof (ours), qui existent encore aujourd'hui, pour former un grand domaine. Comme pour les autres fermes, elles ont été divisées par la suite. Outre le moulin à grains, le moulin du milieu, une scierie a appartenu à la ferme jusqu'en 1695.

Enseigne de cour à Ehlenbogen.

Station 10

Johann Staiger parle de sa vie mouvementée en tant que de flotteur

« Montez, montez, Mesdames et Messieurs ! Si vous le désirez, je vous emmène avec le radeau jusqu'à Wolfach sur la Kinzig. Et si, à l'arrivée, vous voulez bien m'inviter à prendre un bon pichet de vin à l'auberge, je vous raconterai des histoires de flotteur en route.

Soit dit entre nous : l'aubergiste de la « Krone », le maître flotteur à qui appartient ce radeau, n'a pas besoin de le savoir ! Mais excusez-moi, je ne me suis pas encore présenté. Je m'appelle Johann Staiger et je suis né en 1810, l'année qui a vu le passage de ma ville d'origine, Schiltach, du royaume de Wurtemberg au grand-duché de Bade. Avec mes quarante-cinq ans, je suis le premier sur le radeau, et de plus, le barreur. Je suis debout à l'avant et dirige le radeau. Il faut de la force et de l'habileté et surtout de l'expérience, et je peux offrir suffisamment de ces trois qualités.

Je peux donc vous raconter des tas de choses sur le flottage sur la Kinzig et le commerce du bois. Alors : asseyez-vous bien confortablement sur le tas de planches derrière moi – et on y va ! Et n'oubliez pas : la halte à l'auberge avec un bon pichet de vin ! »



Le flottage à Wolfach (Eduard Trautwein).

« Maintenant, pendant les six mois d'été, je gagne ma vie comme flotteur, comme vous le voyez, mais en hiver, je suis bûcheron. Alors, on abat les arbres et les prépare pour les faire descendre avant de les regrouper aux endroits prévus au bord de la Kinzig et de ses affluents.

C'est un travail difficile et dangereux sur les pentes raides des montagnes, je vous l'assure ! Mais c'est tout de même un travail plaisant. On fait descendre les troncs à grande vitesse vers la vallée dans les glissoirs glacés, c'est tellement rapide que les yeux ne peuvent pas suivre.

Heureusement que la forêt n'est pas encore trop déboisée dans la vallée supérieure de la Kinzig. Ici, la situation n'est aussi grave que dans le reste de la Forêt-Noire où les montagnes sont déjà rases depuis longtemps parce que les villes ont besoin de tellement de bois.

Strasbourg par exemple, c'est une ville qui engloutit le bois de construction et de chauffage de la vallée de la Kinzig comme un ogre. Même les Hollandais ont besoin de nos arbres. Les sapins les plus fiers de la Forêt-Noire sont transformés en mâts et parcourent les mers du globe sur des voiliers hollandais – je ne pourrai jamais faire tant de chemin, aussi longtemps que je vivrai ! »

Station 11

LA VALLÉE DE LA KINZIG À « L'ÉPOQUE DU BOIS »

Avec une longueur de 92 km et de nombreux affluents, la Kinzig possède le plus grand bassin de réception de toutes les rivières de la Forêt-Noire (1422 km²). Elle est la seule à traverser la montagne d'Est en Ouest. Depuis sa source près de Lossburg à 680 m de hauteur, elle tombe de plus de 550 m avant de se jeter dans le Rhin au niveau de Kehl. Son réseau de cours d'eau ramifié forme le paysage qui porte le nom de « Forêt-Noire des vallées » avec de hauts sommets et des vallées encaissées dont la végétation est principalement forestière. Au Moyen Âge, ces forêts sont déjà entrées dans ligne de mire des villes situées sur le Rhin qui étaient tributaires du bois sous toutes ses formes : du bois d'œuvre pour les colombages et les charpentes, du bois à ouvrir pour les artisans, du bois de chauffage et du charbon de bois comme source d'énergie et de chaleur.

Les villes en pleine croissance qui étaient cependant situées dans des régions pauvres en bois avaient des besoins constants en bois. Au XIV^e siècle déjà, des négociants en bois de Strasbourg se rendaient dans la lointaine vallée de la Kinzig supérieure pour s'assurer ses réserves de bois. L'importance du bois était tellement cruciale qu'on appelle la période antérieure à 1800 également « l'ère du bois ».

La carte la plus ancienne du Rhin supérieur avec la vallée de la Kinzig (Martin Waldseemüller, 1513).

Strasbourg à la fin du Moyen Âge (Chronique Mondiale de Schedel, 1493).



Travailleur forestier (avant 1917).



« De nos jours, les propriétaires forestiers sont aussi autorisés à faire du flottage à leur

propre compte. Mais dans le temps, quand j'ai appris le métier avec mon père, seuls les maîtres floteurs avaient le droit de posséder des radeaux. Ils en avaient le privilège et avaient le flottage bien en main.

Bon nombre d'entre eux étaient aubergistes à l'origine. Ils étaient organisés en *Schifferschaften* (corps de marchands trafiquant par eau) – et c'est là qu'était l'argent. Cela n'a pas vraiment changé aujourd'hui. L'argent va à l'argent. Et nous, les floteurs, qui préparons le bois en étant payés à la journée et construisons le radeau et le conduisons sur l'eau à son lieu de destination pour un salaire fixe, nous devons essayer de joindre les deux bouts. Et comme les maîtres floteurs ont l'habitude de composer leur équipe pour la prochaine descente dans une auberge – bien sûr la leur, s'ils en ont une –, il faut aussi qu'on laisse de l'argent à l'auberge pour en gagner. Cela ne veut pas dire que je n'aime pas les belles auberges – vous savez bien, mon pichet de vin ! »



« Sammel-Isaac », un floteur de Schiltach (vers 1885).

Station 12

CORPS DE MARCHANDS TRAFIQUANT PAR EAU ET MAÎTRES FLOTEURS

Au Moyen Âge déjà, les souverains octroyaient à certains de leurs sujets le droit de faire le commerce du bois. Ils s'appelaient maîtres floteurs, une désignation par laquelle ils exprimaient la solution qu'ils avaient trouvée au problème du débardage (transport) du bois : en mettant les rivières à profit, les voies naturelles d'accès au Rhin.

Un tel transport nécessitait de l'organisation et un capital important : il fallait nettoyer le lit des cours d'eau, créer des étang et des barrages – et les réparer fréquemment ! Seul, un artisan ne pouvait pas y arriver, c'est pourquoi ils se sont organisés en « corps de marchands trafiquant par eau », les *Schifferschaften*. Dans la vallée de la Kinzig, leurs sièges étaient à Wolfach et Schiltach. En 1544, on disait : « Le peuple qui habite dans la région de la Kinzig se nourrit du bois qu'il flotte vers Strasbourg et avec lequel il gagne beaucoup d'argent. »

En 1766, 20 maîtres floteurs étaient agréés dans la vallée wurtembergeoise de la Kinzig – 12 à Schiltach, six à Alpirsbach et deux à Lehengericht. Les seigneurs de Fürstenberg ont donné à 20 habitants de Wolfach l'autorisation de pratiquer le négoce du bois, un nombre considérable pour cette région peu étendue. Le plus souvent, c'étaient des commerçants ou des aubergistes pour lesquels le négoce du bois représentait une affaire complémentaire, mais risquée. Un maître floteur devait posséder un capital de 300 000 thalers : 100 000 dans la forêt, 100 000 sur l'eau et 100 000 dans la poche – pour palier à toutes les éventualités !

Le maître floteur de Wolfach, Roman Armbruster, et ses floteurs (1887).

« Le flottage du bois près de Wolfach » (peintre inconnu, vers 1823).

« Quand j'étais un petit gars, il n'y avait pas de meilleure occasion pour moi de gagner pas mal d'argent que quand des bûches dérivèrent sur la Kinzig : on fait descendre des morceaux de troncs d'arbre fendus destinés au chauffage le long de la rivière et on les sort une fois qu'ils sont arrivés à destination.

Pour un enfant, c'est un travail dur que de porter du matin au soir des morceaux de bois de bonne taille de leur lieu de stockage à la berge, puis de les jeter dans l'eau. Chaque morceau est lourd.

Le soir, après une telle journée, chacun de mes muscles me faisait souffrir, et c'est là que j'ai appris qu'on en a beaucoup ! Mais j'étais fier quand je pouvais empocher les pièces de monnaie que j'avais gagnées !

Bien sûr, je devais les donner à ma mère, mais tout de même. Une fois, j'ai reçu un *kreuzer* en plus parce que j'avais mis tellement de zèle à expédier les bûches dans la Kinzig, et je croyais bien que je pourrais le garder.

Mais ma mère s'en est rendu compte. Je préfère ne pas vous raconter ce qui s'est passé... »



Le flottage par bûches perdues.

Station 13

COMMENT LA KINZIG EST DEVENUE UNE « RIVIÈRE EN BOIS »

En 1398, Strasbourg a envoyé des charpentiers à Schramberg, dans la vallée de la Schiltach, pour acheter une partie de la forêt et faire du bois de chauffage. Mais comment transporter cette masse de bois sur 120 kilomètres ? Pour des transports par attelages, les chemins étaient trop mauvais et la distance trop longue.

La solution était la rivière : elle coule dans la Kinzig, celle-ci dans le Rhin qui permet de rejoindre Strasbourg. Il existait donc une voie d'eau qui permettait de réaliser cette affaire.

Le flottage à bûches perdues (consistant à laisser le bois dériver) était pour le bois le moyen de transport le plus simple : des grumes et des bûches étaient jetées dans l'eau et descendaient la rivière par milliers, accompagnées par des valets de flottage qui, au moyen de leurs perches, éliminaient les dangereux blocages. Le « flottage à bûches perdues » avait lieu au printemps, quand le niveau d'eau était suffisant et portait bien. À l'époque du flottage à bûches perdues organisé par Strasbourg, c'étaient jusqu'à 8 000 brasses de bois qui descendaient la Kinzig. Les fonderies de fer de Schiltach et de Wolfach, le moulin à couleurs d'Alpirsbach et la forge de Hausach s'approvisionnaient également de cette manière. En 1860, c'étaient encore 11 000 brasses (environ 30 000 m³) qui dérivèrent vers le Rhin par flottage à bûches perdues. Cela correspondait à un mur de bois de 30 km de longueur et d'un mètre de haut, ce qui a valu à la Kinzig le nom de « rivière en bois » !



Des floteurs font rouler dans la rivière les troncs devant partir à la dérive ; à l'arrière, on reconnaît le barrage de retenue (vers 1865).

Flottage à bûches perdues : le bois à la dérive est récupéré et empilé (vers 1720).



« Vous voyez le rocher qui s'avance dans la rivière là devant ? Il s'appelle

« Hängender Stein » (le rocher suspendu). Manœuvrer avec un radeau pour passer un tel rétrécissement, c'est tout un art. Il faut avoir le compas dans l'œil et du doigt – et naturellement un radeau qui est assez robuste pour résister.

N'ayez aucune crainte, je connais mon métier, et notre radeau est construit solidement, selon les bonnes traditions des anciens. Le plus important pour pouvoir diriger un radeau sur les rivières et cours d'eau étroits et sinueux qui existent ici, ce sont les liaisons mobiles entre les différents éléments du radeau, appelées « parts ». C'est seulement grâce à cette souplesse que le radeau peut passer les méandres serrés.

Je dirige la part antérieure et les parts arrière suivent la voie qu'elle a ouverte. D'ailleurs, le radeau est construit de manière à ce que les extrémités plus minces des troncs d'arbres soient juxtaposées à l'avant de la part. Ainsi, la pointe de la part suivante est plus étroite que l'extrémité de la part précédente, ce qui garantit que le radeau ne s'accroche pas à la berge. Mais je vous en dirai plus sur ce sujet à un autre moment. Maintenant, je dois me concentrer pour passer ce méandre étroit ! »

Construction d'un radeau sur le chantier du « Harzwägle » à Schiltach.

« Le flottage du bois en Forêt-Noire » (Karl Roux, 1868).

Station 14

LE TRAIN DE RADEAUX DE LA FORÊT-NOIRE

En Forêt-Noire, on appelle toujours un grand sapin « un hollandais » : les arbres de cette catégorie (dimensions minimales : 18 m de long, 48 cm de diamètre à l'extrémité fine) étaient envoyés jusqu'aux Pays-Bas où ils étaient demandés pour la construction urbaine, portuaire et navale.

Des géants de cette taille n'étaient pas appropriés pour le flottage à bûches perdues. Ils étaient assemblés pour former des « parts » et gouvernés par des flotteurs. En alignant 20 à 35 de ces plateaux de bois, on obtenait des trains pouvant atteindre 450 m de longueur. Cela représentait une nouvelle capacité gigantesque, si bien que le train de radeaux est considéré comme la plus grande performance conceptuelle des flotteurs de la Forêt-Noire.

Pour cela, des trésors de connaissances sur le comportement d'une masse de bois étaient nécessaires : pour assembler les troncs, on utilisait des cordages de bois flexibles tortillés selon une technique spéciale, appelés rouettes. On positionnait les parts les plus courtes à l'avant, les plus larges et plus fortes au milieu, ce qui donnait de la stabilité au radeau. Les rouettes rendaient le radeau tellement élastique qu'on pouvait lui faire passer les méandres et les barrages en toute sécurité.

Des points de vue économique et écologique, un radeau était extrêmement efficace : à la fois véhicule et marchandise, car arrivé à destination, il était désassemblé et on vendait tous ses composants. Une fois qu'il était sur l'eau, le bois n'avait besoin d'aucun autre moyen de transport, la rivière livrait l'énergie nécessaire pour le faire avancer – et ce gratuitement !

Info : le « Hängender Stein » (rocher suspendu), un monument naturel classé, est déjà mentionné vers 1100 sous le nom de « Wagodenstein » comme frontière du monastère d'Alpirsbach.

« Voilà, le dangereux méandre est derrière nous ! Maintenant, vous pouvez reprendre vos places bien confortables sur les piles de planches sans vous faire le moindre souci. Et surtout, tenez-vous à l'écart des tonneaux que nous avons chargés ! Mais ne pensez pas que c'est de la bière ! C'est du cobalt venant des mines de la région. Le cobalt doit faire un long voyage jusqu'en Hollande.

Le bleu cobalt – vous connaissez ? Et Delft ? L'aubergiste de la « Krone », le maître flotteur à qui appartient ce radeau, décore sa maison avec des faïences bleues de Delft. Comme cela, le cobalt revient dans la Forêt-Noire, dit-il toujours en riant grassement. Il a de quoi rire ! Il peut s'en payer, des faïences, avec l'argent qu'il gagne avec le transport des tonneaux de cobalt, j'imagine.

Les maîtres flotteurs cherchent toujours à gagner un petit extra en chargeant quelque chose sur le radeau. Pour les commerçants, c'est tout de même meilleur marché et plus simple de faire emmener des planches, des poutres et d'autres charges sur le radeau que de les transporter sur des attelages à chevaux par les mauvais chemins. »



Faïence de Delft.

Station 15

LA CHARGE – QUE TRANSPORTAIT-ON SUR LES RADEAUX ?

Lorsqu'en 1483, le vieux Comte de Fürstenberg a été invité à Offenburg pour participer à un tournoi de chevaliers, il devait venir « par voie d'eau » : en radeau. Les voyageurs descendaient souvent la Kinzig de cette manière.

Les radeaux chargeaient aussi des produits qui descendaient ainsi au prix le plus avantageux dans la vallée : de lourds chênes pour la construction de maisons et de ponts, des produits venant de scieries tels que des poutres, des planches, des madriers, des gaffes et des barres. Les ouvriers livraient des rayons de roues en bois, des manches, des douves, des cerceaux et des bardeaux dont le territoire de vente s'est considérablement élargi grâce au transport fluvial.

Dans les forêts d'épicéas, on collectait de la résine qui était utilisée dans des distilleries de résine, dans les fours à goudron et pour la fabrication du noir de fumée. Conditionnés dans des tonneaux, leurs produits (résine, essence de térébenthine, noir de fumée, goudron) arrivaient aussi par radeau chez leurs destinataires qui les utilisaient pour fabriquer de la poix pour les cordonniers et les bourreliers, de la résine naturelle, de la peinture, de l'encre et de l'encre d'imprimerie.

Il existait d'autres produits issus de la forêt : des écorces de chêne et d'épicéa que les tanneurs utilisaient comme « tan » pour le processus de tannage, et, en outre, de la potasse et du bois de bouddaine pour fabriquer de la poudre à canons. Les bleus de cobalt des moulins à couleurs d'Alpirsbach et de Wittichen étaient, eux aussi, transportés par radeau jusqu'en Hollande où ils ont fait la renommée des faïences fabriquées à Delft sous le nom de « bleu de Delft ».

Les plus anciens dessins sur le sujet du flottage (vers 1600) : des flotteurs font passer un train de radeaux de la Kinzig dans le Rhin, à gauche Strasbourg.

Flottage pénible sur un cours d'eau étroit.

Radeau à trois parts avec chargement et passagers, derrière le débarcadère avec des piles de bois.



« Maintenant, il faut faire attention. Nous nous approchons d'un barrage.

J'espère seulement que mon fils Uli qui court aujourd'hui devant le radeau l'aura ouvert juste à temps. Pas trop tôt pour que toute l'eau retenue n'ait pas encore eu le temps de s'écouler avant que nous arrivions. Pas trop tard pour que l'eau ne soit pas encore derrière le barrage au lieu de s'écouler sur les rochers se trouvant devant – ou que nous allions nous écraser sur le barrage fermé et mettions non seulement notre radeau en danger, mais encore nous-mêmes, corps et âmes !

Uli doit ouvrir le barrage exactement au bon moment pour que notre radeau puisse naviguer sur la vague : pour que l'eau qui s'écoule permette au radeau de passer en toute sécurité sur les rochers et les bas-fonds.

Mais je vous le dis dès maintenant : pour mes passagers, cela peut finir avec des vêtements mouillés. Souvent, à l'avant du radeau, je suis dans l'écume jusqu'aux hanches quand il descend sur la rampe, et les parts arrière sont aussi bien éclaboussées et reçoivent une belle vague. Et maintenant, allons-y ! »



Des flotteurs de la Kinzig passent un barrage (vers 1885).

Station 16

SUR LE CHANTIER D'ASSEMBLAGE ET LE « SERRAGE »

Ici, à Schenkenzell, non seulement il passait des radeaux venant d'Alpirsbach, mis encore, on fabriquait de nouveaux radeaux. Une fois que les lourds troncs d'arbres avaient été débardés de la forêt à la rivière, les flotteurs les assemblaient pour former des parts, puis attachaient ces dernières entre elles pour obtenir des radeaux. On trouvait de tels chantiers d'assemblage précédés d'un barrage partout où du bois était acheminé des montagnes et des vallées. Le barrage était en même temps le « serrage », l'endroit où l'eau était retenue. C'était nécessaire pour que le fleuve qui, souvent, n'avait pas un niveau d'eau très élevé, réussisse à emporter le radeau. Dans ce but, il existait une technique très complexe de retenue des eaux et des barrages de retenue dans lesquels l'eau était « serrée ».

La réserve d'eau ne suffisait jamais pour tout le trajet jusqu'au Rhin. Si l'eau venait à manquer, le trajet pouvait même durer jusqu'à six jours, et il fallait ajouter plusieurs fois de l'eau dans la rivière. C'était la tâche des « mousses » sur le radeau : très tôt le matin, ils remontaient la rivière, relevaient les écluses et ouvraient les lourdes poutres levantes et pivotantes qui bouchaient les canaux des barrages par lesquels les radeaux passaient. Une fois que la gerbe d'eau s'approchait, les personnels sur le « train » se rassemblaient et priaient pour le succès de l'opération. Si l'eau soulevait les parts, un coup de hache tranchait la rouette de poupe – la vague emportait le radeau, et le « voyage au Pays de Bade » commençait.

Info : construite selon les plans d'origine, une poutre levante et pivotante, un « Gamber », se trouve à Schiltach à proximité du pré des flotteurs.

Ancien barrage à radeaux à Schiltach : le canal est ouvert par pivotement de la poutre (dessin de H. Eyth, 1902).

Aménagements pour le flottage sur la Kinzig supérieure (projet : Luise Herrmann-Jehle).

« On a réussi ! Le barrage est derrière nous. Tout s'est passé comme il le fallait. Mais ce n'est pas toujours comme cela. J'ai déjà vécu bien des situations dangereuses pendant le flottage.

Si les parts arrière prennent plus de vitesse que les parts antérieures et qu'elles ne sont pas freinées à temps, la situation devient périlleuse.

Et c'est encore pire quand le radeau percute un obstacle et que les parts glissent l'une sur l'autre et se brisent. Dans le pire des cas, on peut être écrasé par les masses de bois. Dieu merci, il ne m'est jamais rien arrivé de grave. Et j'ai eu bien de la chance car de nombreux flotteurs se sont déjà cassé une jambe. Et j'ai entendu parler de plus d'un accident mortel.

Une fois, une poutre levante et pivotante (Gamber) n'avait pas été relevée à temps et il n'a plus été possible d'immobiliser le radeau. La petite part très mobile à l'avant, le « Vorplätz » s'est enfoncée dans la fente entre la poutre et le panneau et le conducteur du radeau a été écrasé.

Pour ma part, je dis toujours un Notre Père avant de partir avec le radeau. »



Flotteur sur la Kinzig en amont de Schiltach (vers 1885).

Station 17

VALETS DE FLOTTAGE, « GRANDES GUEULES » ET FLOTTEURS

La demande de prière sur la stèle située à proximité de la rivière est dédiée à un certain Matthis Bühler qui, en 1748, « est resté dans l'eau là-bas suite à un accident mortel ». Il a perdu la vie pendant le flottage.

De tels accidents sont souvent relatés : un homme a été écrasé entre les troncs, un autre s'est fait éclater l'aorte en voulant dégager le radeau coincé. L'écrivain Hansjakob écrit que « tous en ont gardé une infirmité, le plus souvent, ils se sont cassé la jambe ».

Étant par tous les temps dans la forêt et sur la rivière, les flotteurs étaient soumis à la violence des éléments. Eux qui devaient déchaîner et maîtriser des forces gigantesques avec des moyens simples travaillaient dur et vivaient dangereusement.

En tant que « valets de flottage », leur réputation n'était pas la meilleure : ils étaient considérés comme violents, grossiers et tenant bien l'alcool. En raison de leur voix qui portait loin, on les appelait les « grandes gueules de la rivière », et des expressions telles que « jurer comme un flotteur », « grossier comme un flotteur », « soiffard comme un flotteur » évoquent de leur côté rustre. Ce n'est qu'après leur disparition qu'ils ont été transfigurés, leur travail étant alors réduit à une aventure pour laquelle il fallait être un homme, un vrai : naturel, courageux, fort. Ce sont principalement les écrivains et les peintres qui ont entouré la dure réalité du travail des flotteurs d'une aura poétique.

Des flotteurs d'Alpirsbach-Rötenbach avec leurs outils (vers 1880).

Traversée du barrage de l'étang de Hochmut (Eduard Trautwein, 1942, sur un mur de la mairie de Schiltach).



« Nous atteignons l'étang de Schenkenzell. Vous voyez les hommes là-bas qui se

tiennent dans l'eau entre les troncs d'arbres qui flottent et portent des bottes jusqu'aux hanches ?

Avec leurs crochets spéciaux pour flotteurs, ils poussent et tirent les troncs dans la bonne position afin de pouvoir les assembler pour former des parts.

Ce n'est pas amusant, je vous le dis, de rester quatorze heures par jour dans l'eau froide, même si les bottes sont étanches ! Nombreux sont les flotteurs qui, suite à cela, souffrent de rhumatismes quand ils sont vieux.

Je participe aussi souvent quand il faut assembler les troncs ici à l'étang de Schenkenzell, c'est l'un des plus importants chantiers d'assemblage. À partir d'ici, selon le nouveau règlement de flottage, les radeaux sur la Kinzig peuvent aussi être plus larges et plus longs que dans la section supérieure de la rivière.

Ici, j'ai déjà gagné bien des kreutzers – et j'en ai dépensé quelques-uns à Schiltach, à la table réservée aux flotteurs. Après une telle journée dans l'eau glaciale, on a vraiment besoin de quelque chose qui réchauffe de l'intérieur. Mais ma Luise, elle ne le comprend pas – elles sont comme cela, les femmes. »



Des flotteurs travaillant dans la rivière (vers 1885).

Station 18

« ET C'EST LA NUIT QUE L'ON VA CHERCHER L'EAU POUR LE FLOTTAGE »

L'étang de Schenkenzell situé en aval avait une importance particulière : c'est ici qu'était accumulée la réserve d'eau pour les grands « radeaux de plaine ». Mais souvent, elle ne suffisait pas pour plus de 20 à 30 km et les radeaux s'immobilisaient. Alors, un flotteur devait remonter la rivière, fermer le barrage, puis attendre que suffisamment d'eau se soit accumulée avant de le rouvrir. Devant renoncer à son sommeil pour cela, il avait droit à un « gulden de nuit ». L'étang était un grand ouvrage hydraulique : derrière un barrage équipé de constructions en bois, la rivière formait un « étang ». Pour libérer la réserve d'eau, les flotteurs levaient le panneau de l'étang et retiraient les planches. Il existait un canal réservé au flottage. Tandis que les maîtres flotteurs d'Alpirsbach avaient le droit de passer, les propriétaires forestiers devaient s'arrêter et vendre leur bois aux maîtres flotteurs de Wolfach et de Schiltach. Ces derniers transformaient alors les petits « radeaux forestiers » en radeaux plus larges et plus longs.

Géré par le prévôt de la rivière, l'étang de Schenkenzell était la propriété de l'état de Bade. Tout comme la Kinzig en tant que voie de flottage, il devait être remis en état une fois par an pour le maintenir dans un « état compatible avec le flottage ». On appelait cela « Bachrohmen und Weiherchoppen » (le nettoyage du lit de la rivière et l'étauchéisation des étangs), les coûts étaient supportés à parts égales par les Schifferschaften de Wolfach et de Schiltach.



Schenkenburg, Schenkenzell et l'étang de Schenkenzell (Maximilian von Ring, 1828).

Plan de l'étang de Schenkenzell (1840).

« Nous nous approchons de Schiltach, c'est ici que j'habite avec ma Luise et les garçons. C'est une femme courageuse, la Luise, et en plus, elle est cultivée. Elle connaît des tas de proverbes. Celui que je préfère ? « Les bons outils font les bons artisans. » Luise le cite toujours quand quelque chose est cassé. Alors je sais que je dois m'en occuper.

Travailler avec une hache, je sais le faire. C'est aussi mon outil de travail principal. Jusqu'à ce qu'un fier grand arbre soit sorti de la forêt et que son tronc commence son voyage sur un radeau, il en tombe, des coups de hache ! Une fois qu'il a été abattu, il faut l'ébrancher et l'écorcer et arrondir le tronc à l'avant et percer des trous avec la tarière pour pouvoir assembler le tronc avec les autres. Nous appelons cette opération « travaux préparatoires » – et là, je ne serais pas grand chose sans ma hache ! J'aime aussi l'utiliser pour tirer un tronc vers moi dans l'étang, bien qu'il existe aussi les crochets de flotteur spéciaux pour cela. N'hésitez pas, soulevez mes outils ! Vous sentirez que mon métier n'est pas fait pour les messieurs comme il faut qui n'ont pas de muscles ! »



« Glaser-Ulrich », un flotteur de Schiltach vers 1885.

Station 19

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES – AVEC UNE HACHE DE FLOTTEUR ET UNE TARIÈRE POUR POSER LES ROUETTES

Une fois que les troncs avaient été débarrassés sur des attelages ou descendus dans la rivière par les glissoirs, il fallait les assembler pour former des radeaux : c'était un travail extrêmement dur de les trier selon leur diamètre et de les scier tous à longueur égale.

Puis, il fallait les percer : aux deux extrémités des troncs, appelées en souabe « Schnetz » et « Zopf » (l'extrémité plus fine et celle qui était plus grosse), on perçait des trous pour passer les rouettes. Dans ce but, on pratiquait à la hache une cavité triangulaire dans laquelle la tarière affûtée était appliquée. Cette encoche évitait que les rouettes ne s'effiloient sur les bords durs. Dans les colombages et les vieilles charpentes, on trouve aujourd'hui encore de tels trous de rouettes (appelés en allemand « œil de radeau ») qui prouvent qu'autrefois, ce bois a été transporté en radeau.

Outre la tarière à rouettes et les haches, d'autres outils étaient utilisés pendant les travaux préparatoires : des pioches (sappies) pour tourner les troncs, des pieds de biche pour les soulever, des tournebilles pour les faire bouger. L'épaisseur du tronc était déterminée avec un mesureur spécial pour le bois, alors que la jauge de 10 pieds (3 m) permettait de déterminer la longueur. Tandis que les bûcherons travaillaient dans la forêt, c'est aux flotteurs qu'incombaient les travaux préparatoires.



Ustensiles et outils des flotteurs.

Flotteurs de Schiltach pendant la préparation du bois (1889).



« Ici, sur le chantier du « Harzwägle », on assemble les troncs d'arbres venant du Häberlesberg dans l'eau pour former

des parts et les parts sont assemblées pour former des radeaux. Mais pas avec des cordes de chanvre, comme vous le pensez peut-être. Un radeau est soumis à des forces titanesques, surtout les liaisons entre les différentes parts doivent supporter des sollicitations énormes, et le cordage le plus fort ne résiste pas. C'est pourquoi nous utilisons des rouettes pour l'assemblage, elles sont fabriquées chez nous principalement avec de longues et fortes tiges flexibles de noisetier ou aussi avec les fins troncs de sapin et d'épicéa par exemple.

Quand, pendant un certain temps, je n'ai pas d'engagement pour une descente en radeau, je suis bien content de pouvoir gagner ma vie comme journalier en fabriquant des rouettes pour être en mesure de ramener quelque chose à ma Luise le soir. Une fois qu'on a bien fait tremper les tiges, on les place dans une étuve à rouettes préchauffée à côté du feu et elles sont chauffées à une température très élevée, nous disons qu'elles sont « étuvées ». Tout de suite après, elles doivent être tortillées pour en faire un genre de corde. Dans ce but, nous calons l'extrémité épaisse de chacune de ces rouettes chaudes avec une clavette dans un tronc d'arbre bien ancré, la souche, et nous les tortillons depuis leur fine extrémité autour d'une perche en bois.

Il faut de la force pour faire cela, je peux vous le dire, et de l'expérience, comme tout ce qui fait partie de mon métier. Mais une rouette que j'ai tortillée moi-même, elle supporte pratiquement tout, et je sais que je ne risque rien. »

Station 20

« QUAND LE BOIS EST PRÉPARÉ, IL EST AUSSITÔT MIS À L'EAU »

Une fois préparés, les troncs étaient roulés dans l'eau et assemblés.

Cette opération avait lieu sur le chantier d'assemblage que l'on appelait aussi « Waag » (endroit profond dans la rivière). Il existait le chantier du Harzwägle, du Scheidwaag, du Leubacher Waag et de l'étang du Brückenwaag. En raison de leur poids, les troncs étaient plus faciles à manier dans l'eau, si bien que les flotteurs travaillaient dans la rivière, par équipes pouvant compter 12 hommes. Quand les 20 à 35 parts étaient assemblées, elles étaient attachées les unes aux autres au moyen de rouettes. Sur la première part, se trouvait le gouvernail qui servait à barrer le radeau. Les freins étaient montés sur les parts arrière : des freins constitués de lourdes poutres qui – raclant le fond de la rivière – allongeaient le radeau ou l'immobilisaient.

Ce n'est qu'après leur invention que le barrage de grands radeaux est devenu sûr. Il existait des prescriptions réglant la longueur et l'équipage : vers 1850, la largeur autorisée pour les radeaux était de 18 pieds et leur longueur de 1 600 pieds (1 pied = 30 cm) entre Schenkenzell et Schiltach ; ils devaient avoir deux freins et un équipage de 8 hommes.

À partir de Schiltach, la largeur autorisée était de 20 pieds et la longueur autorisée de 2 000 pieds, avec trois freins et un équipage de douze hommes.

Les anciens racontent qu'une fois, un radeau monstre d'une longueur légendaire de 750 m est parti de Wolfach.



Les rouettes assemblent les troncs et les parts.

Barrage et écluse du chantier « Harzwägle » (Karl Eyth, 1907).

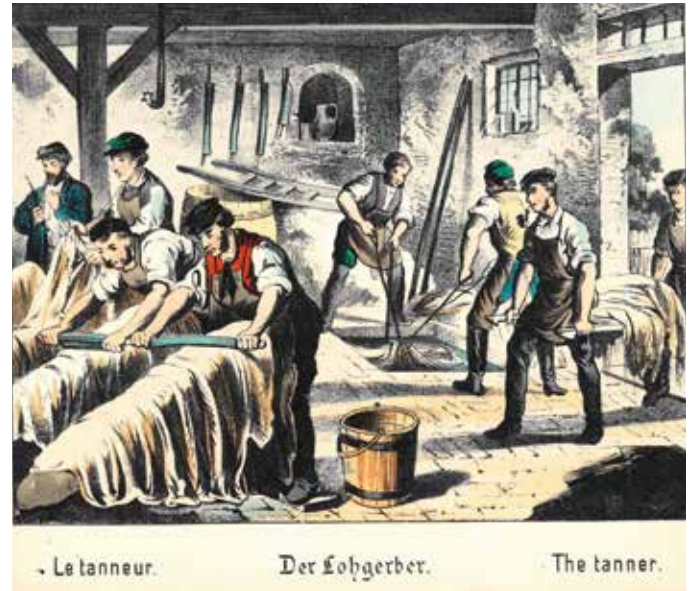
Des flotteurs lors de l'assemblage sur le chantier « Harzwägle » près de Schiltach (1889).

Station 21

« C'est là-bas que travaille Jakob, mon beau-fils, dans la tannerie. Un jour, il sera maître tanneur comme son défunt père. Oui, vous êtes étonnés que j'aie pu épouser une veuve de tanneur, hein ? Sans l'héritage de ma Luise, nous aurions eu du mal à surmonter les mauvaises années, lorsque la famine régnait et que le commerce du bois était mal en point à cause de la Révolution.

Mais maintenant, cela repart, heureusement ! Et ma Luise n'a aucune raison de se plaindre. D'ailleurs, elle ne l'a jamais fait. Elle connaît bien mes qualités. Elle savait aussi à peine comment s'en sortir avec Jakob, il lui fallait un père.

Je l'ai emmené avec moi dans la forêt et lui ai appris à écorcer les troncs d'arbres pour qu'il voie d'où vient le tan utilisé pour tanner et avec lequel il traitera un jour les peaux pour en faire du cuir. Et après, je lui ai dit de descendre les paquets d'écorce dans la vallée avec le traineau à bois. Le soir, il était tellement fatigué et content qu'il a complètement oublié ses bêtises habituelles ! »



Tanneurs au travail.

Un tanneur présente son métier historique. (photo : D. Albert)



« Les radeaux ont la priorité. Et ils peuvent grincer autant qu'ils veulent, les meuniers : si,

en tant que conducteur de radeau, je l'exige, ils doivent fermer les écluse de leurs canaux pour qu'une réserve d'eau suffisante s'accumule devant le barrage pour notre descente en radeau.

À chaque fois, c'est cause d'agacement, mais je n'en ai rien à faire. Que les meuniers se disputent donc avec la Schiffferschaft pour obtenir un dédommagement en raison du manque à gagner causé par le flottage qui immobilise les roues de leurs moulins. Ces derniers temps, des usines sont aussi construites le long de la Kinzig.

Les industriels rouspètent encore plus fort que les meuniers quand leurs machines ne fonctionnent pas parce que le flottage les prive de leur eau. Mais qui était là le premier ? Les usines peut-être ? Où messieurs les propriétaires d'usines prennent-ils le droit de se plaindre alors qu'ils viennent avec leurs machines modernes barrer la route à un métier qui, depuis des centaines d'années, nourrit la population de la Forêt-Noire ? Vous pouvez me l'expliquer ? »

Une visite de la vieille ville historique de Schiltach vaut le détour. Pour y parvenir, passez le pont et montez les marches. Suivez le sentier des floteurs en direction de Wolfach, vous atteindrez le pré des floteurs après env. 100 m. Ici, vous pourrez admirer un véritable « Gamber ». Pour rejoindre le remarquable Musée des floteurs, suivez encore le sentier des floteurs en direction de Wolfach, traversez le pont après env. 400 m et continuez env. 100 m vers la gauche. Le musée se trouve directement sur la berge de la Kinzig.

Station 22

SCHILTACH – « LA CITÉ DES COLOMBAGES, DES FLOTTEURS ET DES TANNEURS »

Sa physionomie moyenâgeuse et ses vieux métiers sont les marques distinctives de Schiltach que la ville entretient comme son héritage historique. La vieille ville avec ses maisons à colombages est aussi pittoresque qu'animée, bien que le flottage ne soit plus qu'un souvenir du passé.

Jusqu'en 1894, quand le dernier radeau a descendu la rivière, une grande partie des habitants vivait du négoce du bois qui a laissé de nombreux souvenirs : des signes laissés par les maîtres floteurs et les floteurs, les vestiges des barrages et des étangs.

Des écrivains tels que Hansjakob et des artistes comme les frères Eyth, Hasemann et Trautwein ont aussi tout fait pour conserver le souvenir du flottage bien vivant dans les esprits.

Une mégisserie – la seule aux alentours – assure toujours la fabrication artisanale de fourrures et de cuirs, tout à fait dans l'esprit de la tradition de Schiltach en tant que cité des tanneurs.

Depuis 1998, le groupe « Les floteurs de Schiltach » fait revivre le flottage : ils fabriquent des rouettes, construisent des radeaux et descendent la rivière – en offrant des démonstrations des anciennes techniques. Sur le pré des floteurs, ils ont implanté un Gamber, cette poutre levante et pivotante, un glissoir et un « hollandais ». Des souvenirs de l'époque du flottage sont rassemblés dans le musée des floteurs également situé à proximité de la rivière : outils, photos rares, maquettes de radeaux et de glissoirs.



Schiltach, la cité des floteurs, au XIX^e siècle (géomètre Weber, 1843).

Schiltach en 1885. Un radeau composé de huit parts sur la Kinzig.

« Abraham, freine ! » Ça va, il l'a entendu, Abraham, notre freineur. Maintenant, en conjuguant ses forces avec celles de son valet de freinage, il enfonce le frein, une poutre forte, tout droit par le trou dans le fond de la rivière, et le radeau ralentit déjà.

Il faut avoir une voix qui porte pour se faire entendre jusqu'à l'avant-dernière part dans laquelle se trouve le frein. Mais nous avançons toujours trop vite, nous devons nous arrêter et attacher le radeau, l'amarrer, comme on dit : là-devant, dans le mur au bord de la rivière, on voit déjà les anneaux. « Abraham, freine ! » Maintenant, il faut diriger la petite part à l'avant de manière à ce qu'elle passe le long du mur sans le percuter. Je dois diriger le radeau dans cette direction et Abraham doit freiner et tous les autres floteurs au milieu du radeau doivent faire passer les parts le long de la berge avec leurs perches pour que nous puissions amarrer le radeau.

Ici, nous devons charger du matériel, quelques caisses avec du cuir et des peaux venant des tanneries. J'aurais donc le temps d'aller prendre un pichet de vin à l'auberge, qu'en pensez-vous, Messieurs-Dames ? »



Descente en radeau à Wolfach à l'occasion de la fête des costumes traditionnels en 1929.

Station 23

LE FLOTAGE – LE VOYAGE AU PAYS DE BADE

L'écrivain Hansjakob appelait les floteurs « hommes à la force préhistorique », et ils avaient vraiment besoin de force quand la gerbe d'eau les emportait sur le radeau à une vitesse pouvant atteindre 15 km/h. Au cours de la descente qui s'étalait sur 70 km, il fallait également du courage et la capacité de réagir vite pour amener cet assemblage en bois qui était détrempe et qui tanguait, à sa destination, la ville de Willstätt sur la Kinzig inférieure.

Le « barreur » était au gouvernail et devait guider le radeau avec précision vers le canal de flottage devant les barrages et éviter toute collision. D'autres floteurs poussaient les parts avec des perches depuis la berge. Deux d'entre eux occupaient les freins et attendaient les ordres au cas où le radeau risquait de se plier. Alors, ils enfonçaient le « Sperrstümmel » (la poutre de freinage) dans le fond de la rivière pour que le radeau puisse se remettre en ligne droite. Mais s'ils freinaient trop, l'eau pouvait s'écouler sans emporter le radeau, si bien qu'il s'échouait. Dans ce cas, il fallait aller rechercher de l'eau, ce qui pouvait prendre une journée de travail entière. Le travail des floteurs sur le « serrage » – il commençait et finissait avec la lumière du jour – était honoré en 1850 avec un salaire journalier de 40 kreuzer. Pour le voyage en radeau, indépendamment du temps qu'il prenait, le salaire fixe était de 3,5 à 4,5 gulden, auxquels s'ajoutaient une « indemnité de soupe » pour l'hébergement et la nourriture.



Flotteur sur la Kinzig (Wilhelm Hasemann, vers 1890).

Part de freinage avec poutre de freinage en position haute (Wilhelm Hasemann, 1889).



« Heureusement, la rivière a suffisamment d'eau aujourd'hui pour que nous ne devions pas redouter de toucher le fond et d'avoir des ennuis pendant des heures ou même des jours entiers pour remettre le radeau à flot. Mais le flottage ne se passe pas toujours aussi bien qu'aujourd'hui. Et sur certains affluents, il peut arriver qu'on transpire à grosses gouttes! Chaque flotteur le sait : particulièrement ici, sur le Heubach, chaque descente est synonyme de danger de mort. Faire passer le radeau par cette gorge rocheuse obscure et abrupte, c'est l'enfer – et c'est d'ailleurs le nom que l'on a donné à la gorge ! Je réussis à peine à me maintenir sur les troncs d'arbres détrempés dans l'écume, et malgré cela, je dois barrer le radeau qui navigue à grande vitesse par les plus étroits goulots et les méandres les plus dangereux. Mais c'est comme ça : pour ces messieurs, aucun cours d'eau n'est trop étroit, trop abrupt ou trop rocailleux pour ne pas en faire une voie de flottage ! Alors, on n'a pas le choix : il faut retirer les pierres qui gênent le passage et faire sauter des rochers à la dynamite et rectifier la berge, tout cela pour qu'un radeau puisse passer de justesse ! Et nous, nous devons risquer notre vie pour cela. »



« La descente aux enfers » de Wilhelm Hasemann (1897).

Station 24

DESCENTE AUX « ENFERS » EN RADEAU

Pour les affluents de la Kinzig comme le Heubach, il existait des communes appelées « Bachgemeinden » (communes au bord d'une rivière). Les grands propriétaires forestiers y étaient intéressés financièrement, tout comme les seigneurs de Fürstenberg pour leurs forêts. Mais le seul droit qu'ils avaient était celui de flotter leur bois jusque dans la Kinzig.

À ces fins, il existait un barrage de retenue dans la partie arrière du Heubach : un mur avec une porte d'eau et une écluse qu'il fallait tirer vers le haut pour que l'eau s'accumule. Devant le barrage, se trouvait le chantier d'assemblage depuis lequel le radeau était emporté par la gerbe d'eau qui jaillissait. Sur l'étroite rivière de six kilomètres de long, le flottage n'était possible qu'au moyen de cette installation. La largeur des parts correspondait seulement à quatre ou cinq troncs, les radeaux avaient une longueur de 150 à 200 mètres.

Avant d'atteindre la Kinzig, les flotteurs devaient passer « l'enfer », une étroite gorge, et « rattraper » plusieurs fois le radeau : la rivière est tellement abrupte que le radeau avançait plus vite que l'eau, ce qu'il fallait empêcher pour éviter qu'il ne s'échoue. Alors, « l'attrapeur » sautait avec une corde sur la berge, la nouait autour d'un arbre et arrêta le radeau. Quand l'eau avait rattrapé le radeau, il sautait de nouveau sur ce dernier, devant souvent répéter plusieurs fois cette procédure hardie.

Personne ne décrit le flottage sur le Heubach de manière aussi émouvante qu'Heinrich Hansjakob dans son livre « Waldleute » (Les gens de la forêt, 1897).

Le barrage de retenue en grès dans la partie arrière du Heubach (1980).

Construction d'un radeau sur la Kinzig près du Hohenstein (Heinrich Eyth, 1923).

« Un autre labeur qui, parfois, suscite en moi la peur de mourir, c'est le travail sur les glissoirs.

Les glissoirs, ce sont des toboggans que nous construisons pour faire descendre les troncs d'arbres de la montagne à grande vitesse. Mais, bien souvent, un tronc se coince au milieu du trajet. Si les suivants les percutaient – je préfère ne pas y penser !

Alors, il faut que nous, les hommes qui servons de garde-glissoir, nous nous positionnons le long du trajet pour remettre immédiatement un tronc coincé sur la bonne voie. Ce n'est qu'une fois que la corne annonçant l'arrivée du tronc retentit dans la vallée que nous envoyons le prochain.

Mais gare si quelqu'un fait une erreur ! En hiver, ces glissoirs deviennent un véritable canal de glace, les troncs descendent à une vitesse folle. C'est là que l'on voit si nous avons construit des barrages suffisamment hauts sur les côtés dans les virages, sinon, il peut arriver qu'un tronc passe par dessus.

Il faut avoir le sixième sens pour savoir où on peut se positionner et pour pressentir le danger quand un tronc saute du glissoir, pour pouvoir faire à temps un bond sur le côté. »



Glissoir à bois en hiver (Bad Rippoldsau / Holzwald vers 1950).

Station 25

TOBOGGAN POUR TRONCS D'ARBRES

Le bois, les arbres abattus ou le bois de chauffage devaient être descendus du haut de la montagne à la rivière. Souvent, ceci n'était possible qu'au moyen d'un couloir ou toboggan artificiel, appelé glissoir, dans lequel le bois glissait jusqu'à la vallée – souvent sur plusieurs milliers de mètres !

Un glissoir était le plus souvent bordé de troncs d'arbres à gauche et à droite, les anfractuosités du terrain étaient rectifiées par des murs en pierres. Tout cela en tractant et descendant le matériau à la corde – un travail harassant ! – les troncs amenés dans le glissoir descendaient à grande vitesse dans la vallée. Pour les hommes appelés « garde-glissoir », c'était une opération extrêmement dangereuse, car les troncs pouvaient passer au-dessus du glissoir. Ce travail était effectué en été tout comme en hiver car la neige et la glace facilitaient le glissement.

Étant donné que les troncs entrant dans la composition du radeau étaient ensuite utilisés comme bois d'usage courant et que les résidus étaient laissés dans la nature, il n'en reste pratiquement aucun vestige aujourd'hui. On retrouve seulement les murs en grès ou en granit dans la forêt, mais plus personne ne s'en occupe. Sans connaître l'histoire du flottage, il est difficile de comprendre la présence de murs pouvant atteindre 100 mètres de longueur et quatre mètres de hauteur, ou même des viaducs complets, sur les versants des montagnes ou dans les forêts.

On peut voir des vestiges de ces murs et de ces glissoirs de pierre près d'Alpirsbach et de Bad Rippoldsau. En partie, ces glissoirs ont encore été utilisés jusqu'en 1950. C'est l'époque où les voies modernes de débardage du bois ont été créées.

Un glissoir de démonstration à Bad Rippoldsau, 1980.

Un glissoir construit et « armé » avec des troncs (Absbach dans la forêt près de Bad Rippoldsau, 1977).

Vestiges d'un mur en grès qui servait d'assise à un glissoir près de Bad Rippoldsau.



« Vous voyez l'homme là-bas qui examine la berge de la rivière ? C'est le surveillant flottage de Wolfach, une personne respectable.

En ce moment, il contrôle l'état des bifurcations vers les canaux commerciaux et les irrigations des prairies. Il inspecte aussi une fois par semaine les barrages, car, c'est évident qu'ils doivent toujours fonctionner parfaitement.

Au plus fort de l'été, de juillet à la moitié du mois d'août, plusieurs semaines sont consacrées à leur remise en état minutieuse. C'est la période pendant laquelle, selon le nouveau règlement de flottage, le flottage est interdit, alors on en profite pour réparer les berges etc. Une bonne occasion pour un journalier comme moi de gagner sa vie pendant la période hors flottage.

À vrai dire, il y a toujours quelque chose à faire, sauf en cas de crue. En compensation, les réparations à effectuer après les crues sont si importantes qu'on a besoin de tous les bras disponibles – surtout ceux qui ressemblent aux miens ! Après la grande crue que nous avons connue à l'été 1851 – celle qui a attaché tous les radeaux et détruit tous les ponts – il nous a fallu jusqu'en octobre pour réparer les dommages. »



Construction d'un barrage sur l'étang de Gießen à Wolfach (1895).

Station 26

« CHAQUE MAÎTRE FLOTTEUR QUI EST MEMBRE DU CORPS DE MARCHANDS ... »

Les travaux d'entretien nécessaires à certains intervalles sur les rivières, étangs et barrages devaient être réalisés avec le plus grand soin. Selon le règlement, la période de flottage autorisée était limitée aux mois d'avril à novembre. En hiver, lors de la fonte des neiges, ou en cas de crue, un flottage contrôlé était trop risqué. Les barrages devaient être fonctionnels de manière à ce que l'on puisse les ouvrir rapidement quand les radeaux s'en approchaient et les refermer ensuite.

L'une des plus anciennes versions des statuts de la Schiffferschaft de Wolfach date de l'année 1527. Ils nous donnent des explications sur le genre d'association qu'était ce corps et sur ses droits et obligations : « Chaque maître flottage qui est membre d'un corps de marchands trafiquant par eau doit payer une certaine somme dont une moitié sera affectée à ce dit corps pour la fabrication des ouvrages nécessaires sur la rivière (digues, barrages et ouvrages de protection des rives), tandis que l'autre moitié sera partagée entre la ville et les seigneurs ! » Bizarrement, le flottage n'a jamais été pratiqué dans la Sulz. Du moins, nous n'avons pas pu trouver de documents le prouvant. Le débardage du bois était possible sur la route au moyen d'un chemin de glissement.



Accident de radeau résultant d'une ouverture trop tardive d'un barrage près de Schiltach (dessin d'Heinrich Eyth, original au musée des flotteurs de Wolfach).

Extrait d'une description géographique de la Forêt-Noire : « Le peuple qui habite dans la région de la Kinzig, notamment autour de Wolfach, vit des grands bois d'œuvre flottés sur les eaux de la Kinzig pour atteindre Strasbourg et, chaque année, il gagne beaucoup d'argent. » (Sebastian Münster, « Cosmographia Universalis », 1544).

« Au niveau du prochain moulin à scie, nous devons amarrer une nouvelle fois pour charger une pile de poutres et de planches qui doivent être livrées sur le Rhin.

Mais ne pensez pas que tout le bois est vendu à l'étranger ! Une bonne partie reste en Forêt-Noire. Quand on pense combien de bois il faut déjà, rien que pour construire une ferme ! Et les mines ont besoin de bois d'étalement – du moins les quelques mines qui existent encore en Forêt-Noire.

Dans nos contrées, la grande époque des mines est derrière nous, tout comme la grande époque du charbon de bois. Le charbon de bois, c'était autrefois un combustible très prisé. Vous ne pouvez pas imaginer ce que les souffleries de verre ont consommé – et les fourneaux, et les forges ! Mais toutes ces possibilités de le vendre diminuent aussi et le charbon de bois de Forêt-Noire cède la place à la houille du bassin de la Ruhr qui est moins chère.

Et cette œuvre moderne du Diable, le chemin de fer qui traverse la vallée du Rhin, elle fonctionne aussi à la houille – et certaines usines, dit-on, ont des machines à vapeur, là où l'énergie hydraulique ne suffit pas. Je vous le dis, les temps changent. »



Le personnel de la « scie à vapeur » de Schiltach (vers 1920).

Station 27

QUE FAISAIT-ON AVEC LE BOIS QUI N'ÉTAIT PAS FLOTTÉ ?

Évidemment, le bois n'était pas seulement flotté en direction du Rhin. Les villes situées le long de la voie d'eau devaient être approvisionnées avec du bois d'œuvre et du bois de chauffage. De nombreux anciens contrats et directives montrent aussi la contrainte de livrer du bois de chauffage, non seulement à la population, mais aussi aux seigneurs et aux administrations. L'abbaye d'Alpirsbach ainsi que le prieuré de Rippoldsau sur la Wolf pratiquaient le négoce avec de grands volumes de bois de chauffage pour les propres besoins de la vallée et ceux de Strasbourg.

Des quantités énormes de bois ont été consommées par les nombreux fours de fusion, verreries, mines, forges existant dans cette région, pour la fabrication de charbon de bois (charbonnerie) et bien sûr, aussi comme bois d'œuvre. Les moulins à couleurs, comme par exemple auprès d'Alpirsbach, avaient besoin de bois de chauffage pour fabriquer le cobalt nécessaire au « bleu de Delft » en Hollande. Les mines d'argent étaient rentables et aujourd'hui, d'anciennes galeries sont de nouveau ouvertes au public comme mines de démonstration.

Info : dans la vallée de la Kinzig, vous pouvez faire connaissance de tout près de l'univers de la mine : les mines ouvertes au public « Grube Wenzel » à Oberwolfach et « Segen Gottes » à Haslach-Schnellinggen, le musée de la mine « Erzpoche » à Hausach, la mine de minéraux « Grube Clara » à Wolfach-Kirnbach.

Ancienne verrerie en Forêt-Noire et exploitation minière (artistes inconnus).

Musée de la mine « Erzpoche » à Hausach (-Dorf).



« Tout ce que je sais faire, je l'apprends à mon fils Uli pour qu'il devienne un jour un bon flotteur que les gens respectent.

Comme autrefois, quand mon père m'a appris tout ce qu'il savait faire, et c'était beaucoup. Il était fort comme un bœuf, mais quand il a pris de l'âge, il est tombé malade, il était tout simplement usé. J'espère que Dieu me rappellera à lui avant que j'aille aussi mal que lui.

Amasser des richesses dont on pourra vivre quand on sera vieux, ce n'est pas possible pour nous. Les maîtres flotteurs auxquels les radeaux appartiennent – oui, pour eux, c'est différent. Ils peuvent faire de belles économies pour leurs vieux jours. Et ils peuvent encore mener leurs affaires quand ils n'ont plus la meilleure santé. Certains flotteurs ont appris un autre métier en plus et sont boulangers ou bouchers ou quelque chose de comparable, pour eux, c'est aussi plus simple quand ils sont vieux. Mais ceux qui, comme moi, font du flottage en été et abattent des arbres en hiver – ceux-là ne peuvent que prier en espérant rester en bonne santé et garder toutes leurs forces. Amen. »



Flotteurs de Wolfach (vers 1865).

Station 28

LE FLOTTEUR EST UN EXPERT RECONNU AU NIVEAU INTERNATIONAL !

Contrairement aux maîtres flotteurs et aux négociants en bois, les flotteurs étaient de véritables artisans. Ils étaient journaliers, travailleurs forestiers, ouvriers ou paysans, ils travaillaient le bois et l'assemblaient pour former des radeaux. Ils descendaient la Kinzig et livraient le bois le long du Rhin. Ils n'étaient pas organisés en corporation. Ce sont leurs ancêtres qui leur avaient appris leur métier. En raison de leurs connaissances et de leur expérience dans le domaine du flottage de radeaux à plusieurs parts, on faisait aussi appel à eux en tant qu'experts et travailleurs étrangers dans d'autres régions, par exemple en Forêt-Noire du Sud, en Autriche et en Roumanie (Transylvanie).

Dans le cadre de la commercialisation et du financement, le travail commercial incombait aux Schifferschaften d'Alpirsbach, de Schiltach et de Wolfach. Ces corporations précoces contrôlaient le négoce du bois. Bien sûr, les affaires connaissaient des hauts et des bas et recelaient aussi des risques financiers. Au milieu du XIX^e siècle, alors que la fin du flottage s'annonçait déjà, la Schifferschaft s'est retrouvé en faillite. Une banque de Francfort y avait sans doute aussi contribué.



Maitres flotteurs et flotteurs de la vallée de la Kinzig en vêtements d'époque (Charles Lallemand, original au musée des flotteurs de Wolfach).

Photo de groupe avec des flotteurs de la Forêt-Noire en Transylvanie, Roumanie (archives de la ville de Schiltach, 1871).

Très grand radeau avec des flotteurs de Schiltach sur l'Ybbs en Autriche (photo Flotteurs de Schiltach).

« Ici, les scieries poussent comme des champignons après une pluie chaude. Là devant, on peut déjà voir la prochaine. Et si je ne me trompe pas du tout au tout, je vois les valets du moulin à scie construire un radeau avec des poutres et des planches.

Une fois par an, ils sont autorisés à le faire et à descendre le radeau pour leur compte le long de la Kinzig. Mon seul souci est qu'ils ne viennent pas croiser ma route.

Le flottage, c'est un vrai métier, et il vaut mieux éviter des flotteurs qui ne pratiquent qu'une fois par an. Imaginez qu'ils laissent leur radeau se mettre en travers devant un barrage et nous barrent ainsi la route !

Alors, il ne nous resterait plus qu'à nous mettre aussi au travail pour les aider à remettre leur radeau à flot. Dans ce cas, il nous faudrait éventuellement un jour de plus pour arriver à notre destination finale à Willstätt et nous perdriions beaucoup d'argent car nous recevons un salaire fixe pour la descente : qu'il nous faille deux jours ou huit, c'est nos oignons. Et s'il nous faut huit jours, on ne peut même plus s'acheter un oignon, vous comprenez. »



Radeau en planches de l'association « Wolfacher Kinzigflößer e.V. »

Station 29

LES SCIERIES, LES RADEAUX EN PLANCHES ET LES ÉCHALAS

Les scieries usinaient sur place les troncs flottés. Ce qui n'était pas destiné au marché local était chargé sur les radeaux et vendu jusqu'à Strasbourg. C'est pourquoi il existait aussi des radeaux construits en planches.

Une fois par an, les valets de scierie étaient autorisés à vendre un tel radeau à leur compte. Il y avait des scieries non seulement à Alpirsbach, Schiltach (musée actuel) et Wolfach, mais aussi de plus petites dans les fermes pour les besoins de l'exploitation agricole à proximité de la Kinzig ainsi que chez les grands propriétaires forestiers dans les vallées latérales. C'est ainsi que de grandes quantités d'échalas ont été acheminées dans les vignobles de la vallée du Rhin.

Au sud de Wolfach, se trouvaient sept scieries auxquelles les membres de la Schifferschaft de Wolfach devaient apporter une contribution financière. Plus tard, une usine de production d'électricité utilisant l'énergie hydraulique de la Kinzig a été implantée dans la région. De l'autre côté de la Kinzig, avant Kirnbach, se trouvait une scierie appartenant aux seigneurs de Fürstenberg ainsi qu'une fabrique de cellulose.



La scierie Heinzelmann/Koch qui existe encore aujourd'hui ici à Wolfach/Halbmeil, vers 1890.

Ancienne scierie des princes de Fürstenberg, « Fürstlich Fürstenbergisches Sägewerk », près de Wolfach/Kirnbach (photo des archives de la ville de Wolfach).



« Quand j'étais un petit garçon, mon père m'a raconté qu'il existait une douane ici. En tant

que flotteur, il a encore vécu le temps d'avant 1810, quand les douanes n'en finissaient pas.

Ici, dans la vallée de la Kinzig, il y avait un nombre incalculable de territoires seigneuriaux – je ne peux pas vous dire combien il y avait de frontières. Et chaque autorité se faisait payer le passage, c'était la croix et la bannière, disait mon père.

Surtout parce qu'il y avait toujours des discussions autour du montant des droits de douane, quand le fonctionnaire des douanes calculait un volume de bois différent de ce que les floteurs estimaient juste, ou quand les seigneurs augmentaient simplement les droits de douane sans l'annoncer au préalable.

On peut s'estimer heureux qu'entre temps, l'époque des nombreuses douanes est révolue et que nous, les floteurs de Schiltach, puissions faire tout le trajet jusqu'à Willstätt sans devoir nous arrêter – c'est déjà un tracés de moins pour moi qui suis le premier sur le radeau ! »



Des floteurs passent le barrage au niveau de la « scierie supérieure » près de Schiltach (vers 1885).

Station 30

LA VALLÉE DE LA KINZIG – UNE ZONE FRONTIÈRE ?

Au cours des siècles, le travail des floteurs est devenu difficile en raison des nombreux territoires seigneuriaux existant le long de la Kinzig. De nombreux arrêtés entre ces maisons réglaient la circulation et donc les droits de douane et les taxes.

Le monastère d'Alpirsbach, la maison Fürstenberg, les Wurtembergeois, la maison de Bade, les seigneurs de Geroldseck près de Lahr, les seigneurs de Lichtenberg près de Willstätt, les seigneurs de Strasbourg et bien d'autres étaient intéressés financièrement dans le flottage. Les litiges étaient inévitables. Mais la volonté commune et la prise de conscience que l'eau de la Kinzig était la seule possibilité de débarrasser le bois et donc de gagner de l'argent les ont obligés à trouver un règlement consensuel pour les droits de douane et les taxes. Ici, à l'entrée d'Ippichen, il y avait, dit-on, une douane avec une chapelle dédiée aux floteurs ; hélas, il n'est plus possible d'en trouver des preuves. La ferme de la cluse (« Klausenbauern-Hof », une cluse étant une vallée creusée perpendiculairement dans une montagne par une rivière) a déjà été construite en 1561. Des manifestations avec possibilité d'hébergement sont organisées aujourd'hui dans la ferme restaurée. Une annexe transformée pourrait être le vestige d'une chapelle dédiée aux floteurs. Mais la façade fait éventuellement aussi partie d'un ancien entrepôt.

Info : dans la ferme de Bartles dans la vallée, vous avez la possibilité de vous restaurer dans un ancien entrepôt transformé de la ferme.

Façade d'origine après plusieurs transformations d'une chapelle dédiée aux floteurs ou d'un entrepôt (aucune trace de la véritable affectation).

Carte historique des territoires seigneuriaux dans le domaine du margraviat de Bade (1771).

« Notre trajet commun va bientôt toucher à sa fin et j'attends déjà avec impatience mon bon pichet de vin !

Le tonnelet que nous emportons avec nous pour le voyage est malheureusement déjà vide. Uli devra tout de suite s'occuper d'y remédier. La Luise m'a donné suffisamment de pain et de lard pour que l'argent que le maître flotteur nous paie pour la nourriture suffise pour le voyage du retour.

Pour bien travailler, il faut bien manger, comme on dit. Je voudrais ajouter : et boire. On n'a rien sans rien – et l'assemblage et le flottage sont des travaux épuisants qui font transpirer.

Toute l'année, je me réjouis d'avance en pensant à la grande fête des floteurs en novembre après la dernière descente, les maîtres floteurs ne lésinent pas sur les moyens. Et alors, la femme de l'aubergiste à Willstätt attache un petit bouquet de fleurs sur le chapeau de chaque flotteur et le maître flotteur nous fait ramener chez nous avec le chariot à ridelles et nous faisons une halte dans chaque auberge dans laquelle nous sommes allés pendant nos descentes au cours de l'année, et dans chacune d'elles, on nous sert un verre gratuitement. J'aimerais bien être déjà en novembre ! »

Tonnelet en bois, appelé « Legel », auquel les floteurs buvaient directement. Il leur servait de réserve dans la forêt et sur le radeau.

Station 31

POUR BIEN TRAVAILLER, IL FAUT BIEN MANGER ET BIEN BOIRE !

Nous nous trouvons au lieu appelé « Schmelzegrün ». Comme le terme allemand le révèle, une fonderie pour le minerai extrait des mines se trouvait autrefois ici. Quelques glissoirs à bois descendant des montagnes alentour s'arrêtaient aussi ici. Une scierie transformée ultérieurement en atelier de tissage était exploitée sur le côté opposé. Aujourd'hui, une exploitation métallurgique l'a remplacé.

L'alimentation des floteurs venait des réserves de denrées agricoles locales. Ils emportaient de la viande de porc sous forme de lard fumé. Les boissons à la mode étaient le vin, la bière et plus tard aussi le cidre. Cependant, seul du vin était admis à bord. Imaginez comme une barrique de bière aurait été agitée sur le radeau ! Pendant peu de temps, les maîtres floteurs qui y étaient tenus ont essayé de cultiver des vignes sur la montagne située devant Wolfach. Sinon, on faisait venir le vin de la zone de piémont du Rhin.

Vers la Saint-Martin, une fois que les floteurs avaient livré le dernier radeau à Willstätt sur la Kinzig inférieure, ils se rassemblaient pour la légendaire fête des floteurs. C'est le maître flotteur qui réglait la note – il ne regardait pas à quelques litres de vin après une saison de flottage qui s'était bien passée.



Des floteurs à proximité du Rhin lors du désassemblage d'un radeau ou de sa transformation en train pour le flottage sur le Rhin.

Un « Speck-Vesper », un casse-croûte encore courant de nos jours, garni de viande et de saucisse issue de l'agriculture locale.



« Nous allons bientôt atteindre le port de radeaux de Wolfach, et de nombreux radeaux s'arrêtaient ici. Souvent, des troncs d'arbres qui ont été flottés de la Wolf dans la Kinzig sont assemblés ici avec les radeaux d'Alpirsbach et de Schiltach pour former de plus grandes unités, les trains. Mais nous descendons encore un peu plus loin avant que je prenne congé de vous. Pour ce qui me concerne, le voyage continuera demain sans vous en direction du Rhin. Si nous avons de la chance, notre radeau atteindra notre destination finale, l'étang de Willstätt situé avant Kehl, après-demain au cours de l'après-midi. Là-bas, nous recevrons notre salaire et nous nous mettrons en marche pour rentrer à la maison avec notre perche de flotteur, notre hache et nos rouettes sur l'épaule.

Ce qui est fait avec le bois à partir de là, cela ne nous regarde pas. Peut-être est-il vendu dans une ville voisine, ou il repart sur un radeau pour descendre encore le Rhin jusqu'à Mannheim ou Cologne, voire jusqu'en Hollande.

Ces radeaux qui descendent le Rhin sont de gigantesques colosses rigides, il faut maîtriser une technique tout à fait différente de celle que nous pratiquons sur nos rivières et cours d'eau plats et étroits en Forêt-Noire. »

Des flotteurs sur le chemin du retour, photographiés par W. Hasemann (vers 1888).

La rue principale de Wolfach avec l'ancienne mairie qui a brûlé en 1892 (gravure de Robert Geissler, 1870).

Établissement de bains offrant les bienfaits des aiguilles de pin et des minéraux de Wolfach – aimant touristique dès le début du XIX^e siècle (vers 1880, original au musée de Wolfach).

Station 32

WOLFACH AU TEMPS DU FLOTTAGE

Ici, il existait déjà autrefois un petit barrage sur l'étang du chantier du Brückenwaag. C'était le point de ralliement pour les radeaux arrivant de Schiltach et d'Alpirsbach. Au niveau où la Wolf se jette dans la Kinzig, plus loin en aval, se trouvait alors le port à radeaux. Les radeaux accostaient à cet endroit ou étaient désassemblés avant d'être assemblés pour former des groupes plus importants.

Aujourd'hui, les visiteurs désireux d'en apprendre plus sur le flottage peuvent se rendre au « Flößerpark » qui leur présente des panneaux d'information, une maquette de radeau et une étuve à rouettes.

Les hauts murs des berges devaient assurer la protection contre les fréquentes crues et les blocs de glace à la dérive.

Au-dessus de l'actuel pont de la ville, un canal bifurquait pour approvisionner en eau différents petits artisans, un moulin par exemple, et, en même temps, le canal ouvert traversant la ville, appelé « Riesner ».

Dans la rue principale de la ville vieille fondée il y a plus de 9 siècles, de grandes maisons bourgeoises et le palais des Fürstenberg sont les marques distinctives de la physionomie urbaine. Reconstituée après l'incendie de 1893, la vieille mairie témoigne d'une bourgeoisie cossue à cette époque – ce qu'elle devait en grande partie au flottage ! Ici, dans le faubourg, sur le flanc de la montagne, un prospère établissement de bains offrant les bienfaits des aiguilles de pin a existé jusqu'à la fin du XIX^e siècle – un véritable aimant pour de nombreux curistes locaux et étrangers.

Wolfach avec le port à radeaux, marqué par l'ancien château des Princes de Fürstenberg (vue d'ensemble d'Adolf Neef, vers 1855).

« Mon grand-père paternel a encore connu la grande époque des radeaux du Rhin, autrefois, quand il existait encore des quantités énormes de grands sapins, les « hollandais ».

Une fois, il a lui-même aussi travaillé sur un radeau du Rhin. Il racontait que c'étaient des villages flottants, plus bas sur le Rhin, avec une maison cossue en bois pour le maître flotteur et des tours de commande et des étales pour les animaux qui étaient abattus en route, et des quartiers pour un équipage de cinq cent hommes.

Aujourd'hui, les radeaux qui descendent le Rhin ne sont plus tout à fait aussi grands, mais toujours assez gigantesques, et j'aurais bien envie de monter une fois sur un de ces radeaux pour voir les villes qui bordent le Rhin et pour passer moi-même cet horrible trou de Bingen qui est si dangereux que tout le monde en parle, et de continuer jusqu'à Dordrecht en Hollande.

On voudrait aussi voir un peu le monde comme les maîtres flotteurs, les vendeurs de bois – pour eux, ce n'est pas compliqué de faire leurs affaires à l'étranger. Qui sait, peut-être qu'un jour, je réaliserai mon rêve ... »

Arrivée d'un grand radeau du Rhin au port de Dordrecht – le bois pour la construction navale en Hollande (gravure sur cuivre, env. 1785).

La gare de Wolfach avec un dépôt de bois près des rails sur la ligne menant à Freudensstadt (vers 1895).

Musée des coutumes locales et musée des flotteurs dans le château avec des représentations et documents historiques ne concernant pas seulement l'époque du flottage.

Station 33

WOLFACH – UN TERMINUS ? CERTAINEMENT PAS !

Le bois devant être vendu était flotté en aval jusqu'à Kehl en passant par Haslach, Gengenbach, Offenbourg et continuait ensuite jusqu'en Alsace et à Strasbourg. Les troncs particulièrement grands, les hollandais, rejoignaient la Hollande par le Rhin où ils étaient utilisés sur les chantiers de construction navale.

Il pouvait arriver que quelques maîtres flotteurs, les négociants, se rendent jusqu'à Bâle, Strasbourg, Cologne et en Hollande. Cela leur permettait de faire connaissance de cultures et habitudes différentes. Des souvenirs tels que des tableaux de Hollande et l'introduction de l'arbre de Noël en sont des exemples. C'est en 1878 que le chemin de fer arriva jusqu'à Wolfach. Les maîtres flotteurs et les flotteurs ont été forcés d'abandonner définitivement leur métier. Les maîtres flotteurs de Wolfach avaient déjà fait faillite auparavant, mais ils avaient réussi à reprendre leurs affaires en main pendant quelque temps. De plus, une crue a détruit de nombreux ouvrages sur les rivières.

C'est ici, à proximité de l'ancien port à radeaux de la Kinzig, que se trouve le château des Fürstenberg du XIV^e /XV^e siècle. Il a été transformé plusieurs fois et verrouillait presque toute la vallée contre les intrus étrangers. Aujourd'hui, il abrite différentes administrations, une chapelle et le musée des coutumes locales ainsi que le musée des flotteurs. Expliqué dans le contexte historique, le travail laborieux des générations anciennes a été représenté ici.



Grand radeau du Rhin près de Unkel (gravure sur cuivre de J. Ziegler).

Station 34



« Messieurs-Dames, c'est ici que se termine notre trajet commun depuis Alpirsbach. J'espère que j'ai réussi à vous entretenir agréablement pendant le voyage en vous brossant un tableau assez évocateur des habitudes régissant le flottage et de tout ce qui s'y rapporte.

Vous l'avez remarqué : le flottage, je m'y connais, personne ne peut me raconter d'histoires. Et bien que je ne sois plus tout jeune, j'ai encore la force de me tenir à l'avant du radeau et de le diriger et de lui faire passer sans encombres chaque barrage et tous les dangers. Et un jour, Uli, mon petit gars, saura aussi le faire car je lui montre tout ce qu'il doit savoir pour cela.

Et, Messieurs et Mesdames, avant de nous quitter, je me permets de vous rappeler ce que nous avons convenu – vous savez bien, le pichet de vin que vous m'avez promis. Et maintenant, je vous salue bien et vous souhaite un bon séjour dans la ville des flotteurs et des maîtres flotteurs Wolfach. Bien à vous, Staiger Johann, flotteur de Schiltach, né en 1810 – il y a quarante-cinq ans. Adieu ! »



Descente d'un petit radeau dans la vallée de la Wolf (photo originale au musée de Wolfach).

Le Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord, le plus grand parc naturel en Allemagne est un paradis pour tous ceux qui désirent faire connaissance de la Forêt-Noire de manière active tout en respectant la nature.

L'objectif du parc naturel est de conserver intact le beau paysage de la Forêt-Noire. En même temps, il poursuit le développement durable de la région et apporte son soutien à des projets qui contribuent à établir un équilibre entre la protection de la nature et le repos, comme par exemple le présent sentier des flotteurs.

Vous trouverez d'autres offres d'activités sur le site Internet du parc naturel.

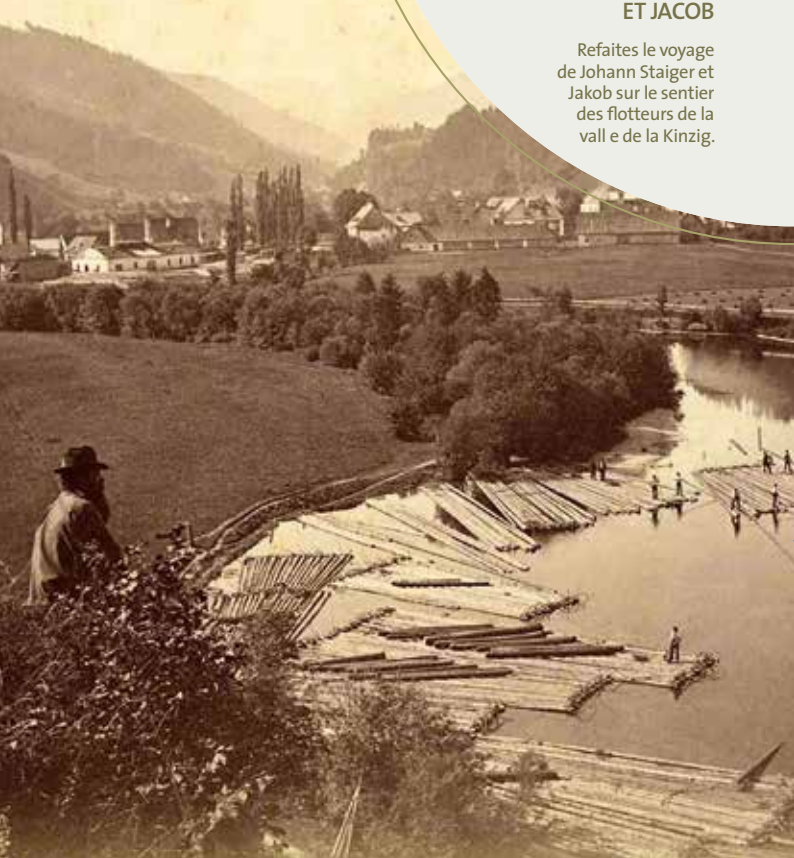
Un clic suffit pour y accéder : www.naturparkschwarzwald.de



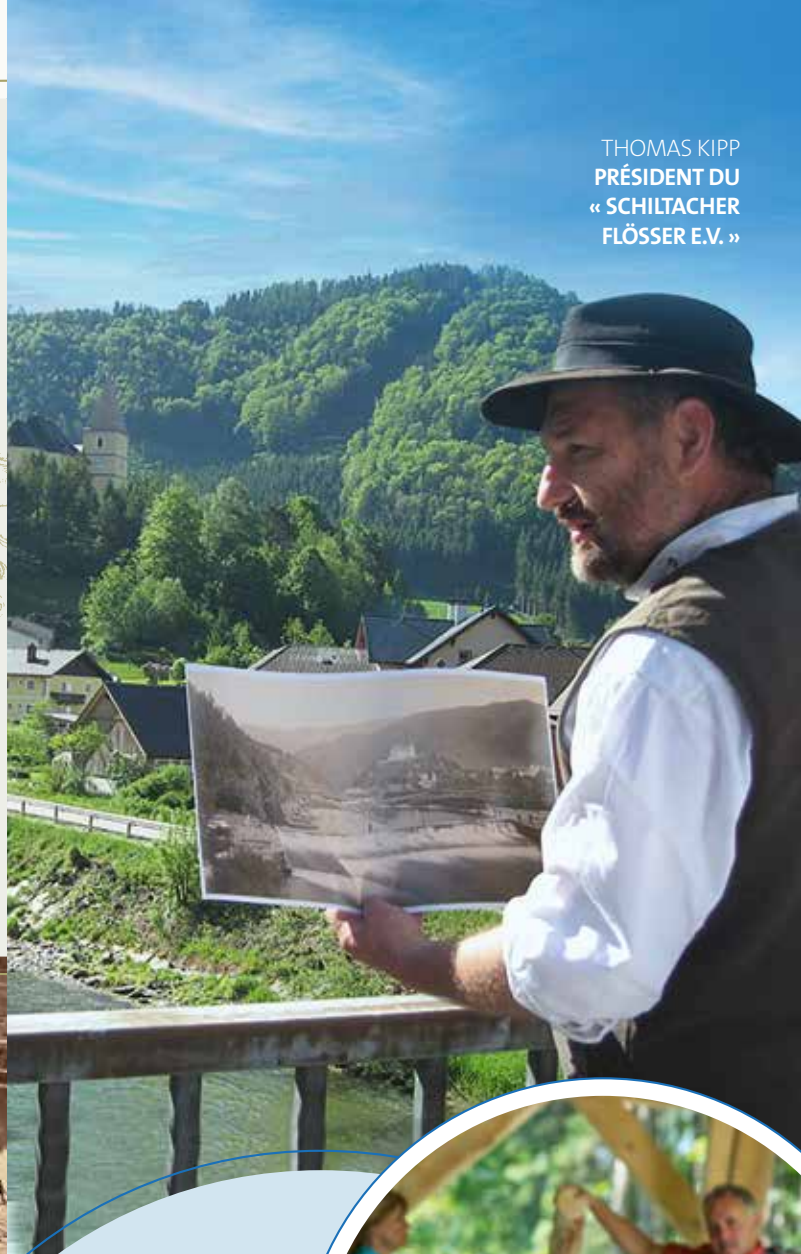


**JOHANN
STAIGER
ET JACOB**

Refaites le voyage
de Johann Staiger et
Jakob sur le sentier
des flotteurs de la
vallée de la Kinzig.



THOMAS KIPP
PRÉSIDENT DU
« SCHILTACHER
FLÖSSER E.V. »



FLOTTAGE

Tout au long du
sentier des flotteurs,
vous obtiendrez
de nombreuses
informations sur
le flottage.



Éditeur : Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord
www.naturparkschwarzwald.de

Layout : sptmbr designagentur
Iconographie : les communes
participantes
© Naturpark 2022



Nous sommes partenaires et sponsors du Parc naturel :



Le présent projet a été sponsorisé par le Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord avec des fonds du land de Baden-Württemberg, de la loterie Glücksspirale et de l'Union européenne (FEADER).



Fonds européen agricole de développement des zones rurales: Ici, l'Europe investit dans les zones rurales : www.mepl.landwirtschaft-bw.de

