



NATURPARK SCHWARZWALD
MITTE/NORD

Lossburg
Alpirsbach
Schenkzell
Schiltach
Wolfach



Vlotterspad Kinzigtal – thema locaties en aan- bevolen activiteiten



Locaties Lossburg en Alpirsbach

Lengte: 10 km

- 1 Informatiebord Lossburg
- 2 Water: waardevol levenselixer voor mens, dier en natuur
- 3 Kinzig vrij voor de vlotters!
- 4 Het "zwarte woud" – bosbeheer en bosrijkdom
- 5 Het vlot, een meesterwerk
- 6 Daar klapperen de molens in het Kinzigdal
- 7 Informatiebord Ehlenbogen
- 8 De mini-stuw
- 9 Geschiedenis van Ehlenbogen
- 10 Informatiebord Alpirsbach
- 11 Het Kinzigdal in het "houten tijdperk"
- 12 Schipperscoöperaties en schippers
- 13 Hoe de Kinzig "van hout" werd
- 14 Het vlot van vlotdelen uit het Zwarte Woud
- 15 Vrachtgoed – wat de vloten transporteerden
- 16 Op de inbind- en spanplaats
- 17 Vlotknechten, beekbrullers en vlotters
- 18 En 't water voor het vloten wordt gehaald bij nacht
- 19 Over het gereedmaken van de vloten
- 20 Als 't hout gereedgemaakt is ...
- 21 Informatiebord Schiltach
- 22 Schiltach, stad van het vakwerk, de vlotters en looiers
- 23 De vaart naar het land
- 24 Vlotvaart door de hel
- 25 Glijbaan voor boomstammen
- 26 Elke schipper die in de coöperatie is ...
- 27 Wat gebeurde met het hout dat niet gevlot werd?
- 28 Vlotters als experts gevraagd!
- 29 Over zagen, plankvloten en wijngaardstaken
- 30 Grensgebied Kinzigdal?
- 31 Harde arbeid – goed eten!
- 32 Wolfach ten tijde van de vlotterij
- 33 Wolfach als eindstation? Beslist niet!
- 34 Informatiebord Wolfach

Locaties tussen Alpirsbach en Wolfach

Lengte: 22 km



- Treinstation
- Bushalte
- Parkeerplaats
- Restaurant
- Tourist-Information

Hier is meer informatie verkrijgbaar:
www.floesserpfad.de

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

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

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

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

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

**KINZIG
TAL**

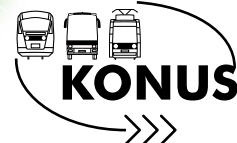
LOSSBURG

ALPIRSBACH

SCHENKENZELL

WOLFACH

SCHILTACH



Reis met uw KONUS-gastenkaart gratis door het Zwarte Woud – natuurlijk ook in het Kinzigdal!
Vraag uw gastheer of uw Tourist-Information.

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

HARTELIJK WELKOM OP HET VLOTTERSPAD KINZIGDAL!

Beleef het vlotterspad op het landschappelijk bijzonder attractieve gedeelte tussen **Lossburg en Alpirsbach** en de reis van Johann Staiger, een vlotter uit de 19^e eeuw, op het tweede gedeelte tussen **Alpirsbach en Wolfach**. Dit traject kan ook worden opgedeeld in een willekeurig aantal losse etappes. De uitstekende spoorverbinding maakt dat mogelijk. Op het hele vlotterspad krijgt u veelzijdige informatie over de vlotterij. Voor wie dat nog niet genoeg is: bij de VVV's/Tourist Informations langs het pad en in geselecteerde verkooppunten is het begeleidende boekje over het vlotterspad met nog meer informatie verkrijgbaar.

Gedetailleerde informatie over de bereikbaarheid met **bus, trein of auto** vindt u op www.floesserpfad.de.

VLOTTERSPAD VOOR IEDEREEN

Het vlotterspad tussen Halbmeil en Wolfach is begaanbaar met rollator, rolstoel en kinderwagen. Voor de transfer terug reist u het beste met de Kinzigbahn die met rollator, rolstoel en kinderwagen probleemloos gebruikt kan worden. Meer informatie voor bezoekers met rollator, rolstoel of kinderwagen vindt u op www.floesserpfad.de/barrierefrei.



Jakob vertelt over zijn bewegten leven als knecht

“Zijn jullie ook onderweg naar Ehlenbogen? Dan kunnen we een stuk samen lopen. Ik ben Jakob, boerenzoon uit Schömburg. Maar ik werk al jaren als ingehuurde knecht bij een boer in het dal, dichtbij Frieda, mijn meisje. Vanavond ontmoet ik haar. Ik had nog wel langer op de bruiloft van mijn nicht in Lossburg kunnen blijven, maar wat heb ik daaraan zonder Frieda? Haar zal ik wel nooit met een bruidskroon zien. Ik heb niet genoeg bezittingen om een gezin te stichten. Mijn broer Georg erft de boerderij en ik slechts een paar gulden.

Daarmee kun je niet genoeg land kopen om een gezin ook maar enigszins te kunnen voeden. En voordat ik moet toezien dat Frieda met een ander trouwt, daal ik de Kinzig af tot aan de Rijn en kom ik nooit meer terug. Of ik ga binnenkort mijn geluk beproeven als vlotter. Misschien kan ik Frieda dan toch eens ... Neem me niet kwalijk. Ik praat te veel. Dat komt door de wijn die ze op de bruiloft schonken. Maar wat doet het ertoe? Je kunt niet verdwalen, want de weg blijft de Kinzig volgen. Hier is zij zo'n klein beekje! Meer water blijft er uit de bronnen bij Lossburg niet over, na de aftakking van het molenkanaal. Toch is de Kinzig nog geen half uur later al een bevoelbare beek.”

Een bruidspaar uit Lossburg met de karakteristieke Lossburgse bruidskroon, de Schäppel (klederdrachtgroep Trachtengruppe Lossburg 1908 e.V.).

Station 2

WATER: WAARDEVOL LEVENSELIXER VOOR MENS, DIER EN NATUUR

De Kinzig was en is het punt waar vele zijrivieren samenvloeien in het brongebied van het “Lossburger Zauberland”. In 1904 kreeg de bron met het grootste afvoerdebiet zijn symbolische naam: Kinzig-Ursprung. Na 93 kilometer mondt hij bij Kehl uit in de Rijn. Langs dit traject zorgde en zorgt hij, tot op de dag van vandaag, voor de bestaanszekerheid en kwaliteit van leven van de mensen in het Kinzigdal.

Ongeveer 100 meter onder deze plaats kabbelt de nauwelijks een meter brede Kinzig die fantastische verhalen vertelt. Na de bron wordt een deel van het waardevolle water omgeleid naar het molenkanaal en stroomt het met weinig niveauverschil naar Lossburg. Het molenkanaal vervoerde drinkwater en industrieel water naar het dorp en naar de burcht, leverde de energie voor graan- en zaagmolens en maakte zo met de vele particuliere waterputten het leven in het marktplek pas mogelijk.

Tegenwoordig is het kanaal van de Mühlenbach zichtbaar tot en met de vijver bij het woonzorgcentrum Gebrüder-Hehl-Stift en verloopt het daarna overkluisd onder Lossburg door richting de Fischbach die uitmondt in de Glatt en verderop in de Neckar. Bronnen links en rechts bij de hellingen zorgen ervoor dat onze Kinzig bij haar nu volgende watervallen steeds breder wordt, al gauw voldoende om te kunnen vloten.

De Kinzig moet het water al snel na haar oorsprong met de Mühlenbach delen.

De jonge Kinzig tussen Lossburg en Alpirsbach.

De Kinzig lente het magische land Lossburg.





“Vanaf hier heeft de Kinzig in ieder geval in het voorjaar genoeg water, zodat je haar

kunt gebruiken voor het drijven van brandhout en met veel moeite ook voor het vloten van boomstammen. Een boom is snel geveld, maar het hout vanuit het bos en zo mogelijk naar de steden vervoeren, dat is het grote probleem. Er zijn hier immers nauwelijks wegen en het is een heidens karwei om de boomstammen met paarden en ossen uit het bos te slepen.

Dan komt iedere waterloop van pas. Ook een, die zo smal is als deze hier en waarin gewone vloten met een breedte van vier, vijf stammen nog niet passen. Die varen pas een stuk verder naar beneden op de Kinzig.

Als jongen heb ik geholpen bij het drijven: stukken boom voor brandhout naar de beek vervoeren en vanaf de oever met stokken nog een zetje geven, zodat ze niet klem kwamen te zitten. Het echte vloten is iets voor mannen. Langs de helling naar beneden laat je de stammen tot aan de beek of rivier in zelf aangelegde glijbanen, de “reuzen”, glijden. Een gevaarlijke klus, zoals zo vele in het bos.”



Flotter bij het ingooien van kloofhout.

Station 3

KINZIG VRIJ VOOR DE VLOTTERS!

De oversteek over de Kinzig heeft een naam: “Emilienbrücke”. In de jaren twintig van de 20e eeuw heeft een man deze brug gebouwd ter herinnering aan zijn geliefde. Hier begint de werkelijke geschiedenis van de vlotterij in het Kinzigdal, waarmee mensen uit de regio tot aan de Rijn meer dan 600 jaar in hun levensonderhoud konden voorzien.

In 1339 vernam men over “das holtz, daz do har komet uff der Kintzingen”. (“Het hout dat daar vandaan komt over de Kinzig.”) Ook over de “Loßburger Flößer-schaft” (“Lossburgse vlottervereniging”) is gedocumenteerd. De behoefte aan hout groeide en daarom zorgde de houthandel ervoor dat het gebruik van bossen lonend werd. De steden aan de Rijn en de zeemacht in Holland hadden grote hoeveelheden hout nodig. Vooral de “Hollandersdennen” waren zeer populair: reusachtige dennen, die bij een lengte van ca. 20 meter aan het dunne gedeelte nog 40 centimeter dik waren.

Het was niet eenvoudig om hout te transporteren. Er waren nog niet veel wegen en met houtwagens kon je niet overal komen. Het was echter “eenvoudiger” om de gekapte dennen naar het water te brengen, deels via sleepwegen of bij een steile afdaling met sleeën of in zogenoemde “Riesen” (“reuzen”), glijbanen voor boomstammen. Vervolgens werden ze verzameld bij de inbindplaatsen aan de stuwvijvers, zoals hier bij de Emilienbrücke. Daarna gingen moedige mannen op weg naar Schiltach en verder door naar Wolfach.

Kloofhout wordt met sleeën naar het dal getransporteerd.

Aangezien door de Kinzig doorgaans onvoldoende water stroomde, moest de rivier worden gestuwd om grote vloten te laten varen. Na het openen van de stuw (bij de stuwwip, links op de foto) dreef het vlot mee met het terugtrekkende hoogwater. (tekening van Wilhelm Hasemann).

“Ik heb mijn halve leven in het bos doorgebracht. Als schooljongen moest ik van de lente tot en met de herfst dag in dag uit meer dan vijftien stuks vee hoeden in het bos.

Dat was vooral moeilijk, omdat het grootste deel van het bos bij onze boerderij plenterbos is. Verschillende bomen van alle leeftijden groeien daar bij elkaar: jonge en oude, grote en kleine, naald en loofbomen. Prachtig om te zien en zeer waardevol, maar de nachtmerrie van iedere herdersjongen. Ik kon het me daar niet middagdutje te doen, maar moest donders goed oppassen dat de runderen alleen graasden daar waar het mocht. Anders zouden ze de jonge boompjes hebben opgevreten die moesten groeien op de plekken waar een volgroeide boom was gekapt.

De houthakkers, die met gerichte bijlagen de grote bomen velden, waren de helden uit mijn jeugd. Maar nog meer bewondering had ik voor de boomklimmers. Met stijgieters en gordel klommen ze voor het vellen in de hoge bomen om ze te snoeien, zodat de gekapte bomen bij het omvallen de jongere bomen eromheen niet zouden beschadigen.”



Stijgieters uit de tijd van de vlotterij in het Wald-Kultur-Haus in Bad Rippoldsau-Holzwald. Hiermee zijn de “Stemmler” (boomklimmers) tegen de bomen opgeklimmen om zaden te halen of de bomen te snoeien.

Station 4

HET “ZWARTE WOOD” – BOSBEHEER EN BOSRIJKDOM

Het huidige donkere uiterlijk van het Zwarte Woud, veroorzaakt door het grote aantal sparren en dennen, is helemaal niet zo oud als men veronderstelt. Tweehonderd jaar geleden stonden er vooral dennen, beuken en gemengde opstanden.

Het doelgerichte gebruik van het hout voor de verbranding tot houtskool en de winning van potas gebeurde meestal door kaalslag. Na de kaalslag werden snelgroeiende dennen en sparren geplant. Deze manier van aanplanten van nieuwe bossen noemt men “Schlagweiser Hochwald” (hoogstamige bosbouw) of “Altersklassenwald” (bosbouw op percelen met ongeveer even oude bomen). Dit soort bossen is echter wel vatbaar voor storm, sneeuwdruk en insectenplagen. Daarom is men overgestapt op een herbebossing die vanuit milieuoogpunt en commercieel zinvol is. In het plenterbos, ook wel duurzaam beheerd bos genoemd, staan bomen van alle leeftijden naast elkaar, dus bomen van één tot en met ongeveer tweehonderd jaar. Het resultaat is een complexere, gelaagde opbouw van het bomenbestand. Het plenterbos is veel minder vatbaar voor schade. Volgens de boswachters geldt het Stiftungswald in Schömberg als het mooiste en beste plenterbos. Het trekt bosbouwkundigen uit de hele wereld.

Ondanks bossterfte en de stormen Wiebke in 1990 en Lothar in 1999 heeft dit voorbeeldige plenterbos natuurrampen aanmerkelijk beter doorstaan dan de aangrenzende bossen.

Gelaagde opbouw van het plenterbos. Jonge en oude bomen staan bij elkaar.



De grootste den van het Zwarte Woud staat op Lossburgs grondgebied. Plaatselijke bewoners noemen hem liefdevol de “Großvateranne” (“grootvaderden”). Hij is circa 46 meter hoog, op borsthoogte een flinke 525 centimeter dik en heeft een indrukwekkende houtmassa van 36 kubieke meter. Al meer dan 300 jaar staat hij op een bontzandsteenplateau op 805 meter (boven de zeespiegel).



“Toen ik gisteravond naar Lossburg liep, heb ik de knechten van de boer uit Ödenwald samen

met een paar vlotters hier aan het vlot zien bouwen. Ze stonden allemaal in de breed opgestuwde bedding van de beek en hebben de boomstammen aan elkaar gebonden. Een aantal vlotdelen hadden ze gereedgemaakt, dat zijn de delen waaruit zo'n vlot bestaat. Het voorste vlotdeel, de stuureenheid aan de voorkant, is samengebonden uit de kortste en smalste boomstammen en loopt aan de voorkant spits toe. Met de daarop verankerde roerriem kun je het met kracht en handigheid sturen. Maar dat is alleen iets voor een ervaren vlotter. Het sturen hier boven in de hobbelige, smalle en snelstromende Kinzig is een lastige kwestie. Als mijn boer een vlot laat varen, sta ik op een van de achterste vlotdelen en geef ik een extra duw met de lange vlottersstok. Op aflopende plekken en in smalle bochten krijg ik het tijdens de razendsnelle vaart behoorlijk warm. Maar als Frieda toekijkt, kan me de vaart niet snel genoeg zijn.”



De vlotvaarder stuurt het vlot met de roepspeen aan de voorkant van het vlot (tekening van Wilhelm Hasemann).

Station 5

HET VLOT, EEN MEESTERWERK!

Dit twaalf meter lange showmodel laat zien hoe vroeger een houtvlot in elkaar werd gezet. In 1934 vertelden vlotters uit Ehlenbogen daarover: de stammen moesten “an den Bach geriest”, d.w.z. van de glijbaan (“reusachtige glijbanen” van hout of steen) worden geduwd naar de beek, aan de voor en achterkant van boorgaten worden voorzien “en dan met tenen banden worden samengebonden”. Deze tenen banden waren in de winter speciaal geprepareerde staken van de hazelaar. Op deze wijze ontstond uit meerdere stammen een vlotdeel, het zogenoemde “Gestör”. “So isch G'stehr om G'stehr g'richtet ond ans Floß nabonde wore” (“Zo is het ene na het andere vlotdeel gereedgemaakt en aan het vlot gebonden”).

Een vlot bestond uit meerdere en netjes gerangschikte vlotdelen: eerst kwam het kleine hout voor de stuureenheid aan de voorkant, het zwakkere hout vooraan. Daarna de “Holländerstammen”. Die hele grote.

Hoeveel mensen er nodig waren voor zo'n vlot? “Voor zo'n vlottersploeg had je meestal zes mannen nodig.” Twee aan de voorkant, maar dat moesten dan wel moedige mannen zijn. Een van hen hanteerde de roerriem, de ander stond op het eerste vlotdeel met een stok. En die andere vier mannen? Twee moesten vooruitlopen en de stuwen openen, want anders had je niet genoeg water. De anderen waren verdeeld over het vlot.

Twee vlotters met vlotterslaarzen, tenen banden en het typische vlottersgereedschap: de bijl.

Vlot op de Kinzig.

De stuureenheid aan de voorkant is het eerste, vaak smaller dan de rest toelopende, deel van het vlot. Hier weergegeven met een bewegelijke roerboom, zodat de “vlotvaarder” bij de stuureenheid aan de voorkant zelf staat. Een andere manier van sturen is de richting van het hele vlot vanaf het tweede vlotdeel (tekening van Wilhelm Hasemann).

“Hier komen we bij de Lohmühlebach die een grote rol speelt bij het vloten en driften. Als jullie langs de Lohmühlebach omhoog gaan, kunnen jullie de houtglijbaan zien waarover ik jullie zojuist heb verteld. Die heeft zelfs wanden van stenen platen en niet alleen van boomstammen of aarde, zoals de meeste houtglijbanen hier op de hellingen. Daardoor suizen de boomstammen zo de berg af tot in de Lohmühlebach.

De beek drijft ook de molens aan. In de schorsmolen wordt de schors van geveldde bomen, vooral van sparren, vermalen om er looistof uit te winnen voor de looiers. En precies zoals de Kinzig wordt ook de Lohmühlebach door stuwen afgedamd, zodat het water wordt opgevangen voor het vloten, voor de molens en voor de irrigatie van de weiden.

De stelvallen van de stuwen openen of sluiten, dat is wat ik het liefste doe. Dan loop ik in de vroege ochtend door het gras dat nog nat is van de dauw en is er niemand die wat van me wil of bevelen aan me uitdeelt. En als ik geluk heb, zie ik Frieda op het weiland van de naastgelegen boerderij gras zaaien en kan ik even bij haar langs om haar te begroeten. Wat wil je nog meer van een dag?”

Lets dalafwaarts van de schorsmolen lag een inbindplaats, waar de boomstammen tot kleine vloten gebonden werden. Ongeveer 900 meter omhoog in het Lohmühlendal is, vlak boven de forellenkwekerij van “Forellenzucht Lohmühle”, langs de weg nog steeds een houtglijbaan te herkennen. Die werd gebruikt voor het transport van de boomstammen naar de beek.

Het toerisme speelde ook vroeger al een belangrijke rol. Bij de middelste molen werd de Kinzig al vóór de Tweede Wereldoorlog uitgebreid tot een natuurzwembad voor gasten en plaatselijke bewoners.

Station 6

DAAR KLAPPEREN DE MOLENS IN HET KINZIGDAL

Wat is de wereld toch mooi... en krap, zoals in het Ehlenbogerdal. Na de Dertigjarige Oorlog (1618-1648) kwamen er “kolonisten” in het bos. Er was meer land nodig. Met als gevolg: rooiingen, bosbeweiding, irrigatie van de weide en bossen. Akkers en weiden op hellingen kostten ontzettend veel inspanning, weilanden in het dal dienden voor het verkrijgen van hooi.

In het Ehlenbogerdal dwong men het bos en de bodem het laatste af. Dat kon alleen door middel van irrigatie. In het dal en op de hellingen – nu nog zichtbaar – zorgden kunstmatig tot stand gebrachte kanalen voor een betere graskwaliteit en oogst. Die kanalen werden met stelvallen bij de Lohmühlenbach en Kinzig gereguleerd, want er waren nog meer “rechtgebonden”. Schors-, looi-, vlas-, graan- en zaagmolens maakten aanspraak op water, evenals bierbrouwers en natuurlijk de vlotters. Zo was er altijd ruzie om het water; iedereen kreeg te weinig.

De middelste molen, een van de drie in het Ehlenbogerdal, is een van de oudste molens in het dal en bestond al vóór 1564. Hij had in het begin van de twintigste eeuw naast het woon en bedrijfspand een brandewijnstokerij, een keuken om in te bakken en wassen, een wagen- en houtschuur en een graanmolen, zaagmolen en vlamsmolen.



De Lohmühlebach dankt zijn naam aan de “Lohmühle” (schorsmolen). Hier werd de “Lohe” (boomschors) van eiken of sparren fijngemaakt, vermalen en daarna voor het looien gebruikt. De molen zelf is alleen nog aan de restanten van de muren te herkennen.



“Toen ik nog thuis was in Schömberg bij mijn vader op de boerderij, mocht ik na de belijdenis bij de vlotterij. Dat was hard werken.

Tijd om te spelen was er in mijn jeugd eigenlijk niet en bovendien moest ik ook nog naar school. In de zomer hadden ze kinderen vaak nodig als herders en in huis, op de boerderij, in het bos en op het land. Maar in de winter hebben we, vooral bij de godsdienstlessen, goed ons best gedaan. Ik ken van veertig liederen uit de liedbundel alle coupletten uit mijn hoofd, de hele catechismus, dat is een schat voor het leven.

Maar mijn trots, nadat ik belijdenis had gedaan, was niets vergeleken bij de trots die ik voelde toen ik voor de eerste keer als vlotter op een vlot had gestaan. Ik had eerder al heel wat vlotvaarten meegemaakt waarbij ik voor het vlot uitgelopen was om de stuw te openen, zodat het op de vloedgolf mee kon gaan. We hebben hier in het dal verschillende soorten stuw- en met elk een eigen bediening. Die kan ik dromen. Ik zal het vanavond eens met Frieda bespreken, horen wat zij ervan vindt. En of ze op mij wacht, tot ik genoeg heb verdiend om met haar te kunnen trouwen ...”

Stuwen werden toen niet alleen gebruikt om het water af te dammen of af te voeren, maar ook als bescherming tegen overstromingen. Bij dit kanaal kan men bij de instroom in de Kinzig de stuw nog duidelijk herkennen. In de groef aan de beide stenen konden van bovenaf schotten worden geschoven, zodat bij hoogwater geen water uit de Kinzig in het kanaal kon stromen.

Station 8

DE MINI-STUW

De hoeveelheid water in kleine beken was vaak niet voldoende voor de vlotterij en daarom werden er stuwen (in de volksmond “Wuhr”) gebouwd. Het vlot dreef dan op de ontstane “watergolf” mee richting het dal. Naast de stuw bevond zich meestal de inbindplaats (houtstapelplaats). Hier werden de boomstammen voor de vloten voorbereid. Daarna werden de stammen in het water met tenen banden tot vlotdelen samengebonden. Meerdere, aan elkaar gemaakte, vlotdelen vormden het vlot. De grotere stuwen dienden vooral de vlotterij, maar er waren ook talrijke kleine stuwen, die door weiland-eigenaren werden aangelegd. Hierdoor werd water via zijkanalen naar de weilanden geleid voor een hoger rendement van het grasland.

De belangrijke waterrechten werden in het Kadaster vastgelegd en staan daarin zelfs nu nog vermeld.

Bij deze mini-stuw wordt door het stuwschot water opgestuwd en daarna kan een “vlot” worden gebruikt. Na het openen van de stuw drijft het “vlot” met het opgestuwde water de beek af. Een vriendelijk verzoek: Trek na het spelen het stuwschot weer wat omhoog. Hartelijk dank!



Een andere mogelijkheid om de stuw te openen, waren – zoals hier in Schiltach – de stuwwippen, die alleen in het Kinzigdal werden gebouwd. De boomstam bij het draaipunt, waaraan de afsluitplaat is bevestigd, kan worden opgetild, worden neergelaten en 90 graden worden gedraaid. Door de optimale gewichtsverdeling was daarvoor slechts één vlotter nodig. Zo kon het vlot er snel doorheen varen, als het commando “Gamber uff!” (“Stuwwip open!”) weerklonk.

De molenstuw bij de Kinzig werd vroeger gebruikt voor het afvoeren van water in het molenkanaal. Via een stelval met waterschroef en hendel kon de inlaat in het kanaal worden geopend.

“Sinds we via het bruggetje over de Buchbach zijn gelopen, hebben we Oberehlenbogen achter ons gelaten en nu zijn we in Unterehlenbogen. Daar ben ik knecht en daar werkt Frieda als dienstmaagd op de boerderij van haar broer.

Ook Michel heb ik ondergebracht op de boerderij van Frieda's broer, in Unterehlenbogen. Zijn ouders konden hem tijdens de hongersnood in de afgelopen jaren niet voldoende te eten geven. Zij behoren tot de bosarbeiders in Vordersteinwald, die het water aan de lippen staat. Ik heb Frieda toen gezegd, dat zij haar broer moest vragen Michel bij zich in huis te nemen en zo is dat dus gegaan.

Zo nu en dan ga ik naar hem toe. Hij heeft nu rode wangen en is flink aangekomen. Er gaat nou eenmaal niets boven de verzorging die Frieda biedt. Kon ik daar nou ook maar snel terecht!

Maar eerst ontmoet ik Frieda om te gaan dansen in de Unteren Mühle. Ik verheug me er hoe dan ook op en moet nu opschieten, anders kom ik te laat.

Hopelijk kan ik Frieda nu gauw mijn vraag stellen. Jullie weten wel welke ik bedoel. Nou, vaarwel, dames en heren. Nog een fijne wandeling verder!”

Boerderijtekens in Ehlenbogen.

Station 9

GESCHIEDENIS VAN EHLENBOGEN

Het in 1099 voor het eerst vermelde Ehlenboger dal hoorde bij het benedictijnenklooster. De kerkelijke verhoudingen zijn al eeuwen onveranderd. Unterehlenbogen is nog steeds een “filiaal” van Alpirsbach, Oberehlenbogen van Schömberg. In 1906-1907 kreeg Ehlenbogen een eigen schoolgebouw en gemeentehuis. Ondanks de scheiding tussen het wereldlijke en kerkelijke waren het dal met de grote boerderijen en zijn mensen één; samen beleefden ze vreugde en overwonnen ze rampen en moeilijke tijden. Wandelaars ervaren nu ook dit dal met zijn prachtige boerderijen: Schwenkenhof, Juntleshof, Metzgersbauernhof, Vogtsmichelhof, Hänslesbauernhof, Jockelsbauernhof, Schwabenhof en Bachbauernhof.

DE BOEREN UIT HET ZWARTE WOOD MAKEN HET DUIDELIJK

De grote boerderijen in Ehlenbogen hadden vroeger allemaal een bijbehorend bos en gebruikten de vlotterij om hun boomstammen te verkopen. Maar waaraan kon men bij de verkoop in Kehl, Keulen of Holland herkennen van wie de boomstam was? Als de bomen waren gekapt en de boomstammen geschild, trok de houthakker of eigenaar met een “ReiBer” zijn houthakmerk in de boomstam. Op basis van deze kenmerkende tekens werd bij de verkoop afgerekend. Als een boomstam schade had veroorzaakt, moest de eigenaar daarvoor opdraaien. De houtmerken werden ook als boerderijmerktekens gebruikt op grensmarkeringen, gereedschappen of ook als handtekening, mocht de boer niet kunnen lezen en schrijven.



De Schwenkenhof, voorheen “Schäzenslehen” – naar de naam Schatz – genaamd, behoorde vroeger met de nu nog behouden middelste molen en de Großenmichelshof (beer) tot een groot landgoed. Net zoals andere boerderijen werden zij later opgesplitst. Naast de graanmolen, de middelste molen, behoorde tot 1695 nog een zaagmolen tot de boerderij.

Station 10

Johann Staiger vertelt uit zijn bewogen leven als vlotter



“Opstappen, dames en heren! Ik neem jullie mee naar Wolfach met het vlot op de Kinzig als het je blijft. En als jullie me in het café een goed glas wijn spenderen, dan vertel ik jullie onderweg ook het één en ander.

Onder ons gezegd: de waard van de “Krone”, de schipper van wie dit vlot is, hoeft daarvan niets te weten! Maar pardon, ik heb mijn persoontje nog helemaal niet voorgesteld. Ik ben Johann Staiger, geboren 1810, in het jaar dat mijn geboortestad Schiltach van het koninkrijk naar het groothertogdom Baden ging. Ik ben met mijn vijfenveertig jaren de leider hier op het vlot en daarenboven de bestuurder. Ik sta vooraan en stuur. Daar heeft men kracht en handigheid voor nodig en vooral ervaring en van dat alles heb ik genoeg.

Over het vlotten op de Kinzig en de houthandel, daar kan ik jullie heel wat van vertellen. Nu dan: maak het jullie gemakkelijk op die stapel planken daar achter me – en daar gaan we! En niet vergeten: naar het café gaan voor mijn glas wijn!”



Vlotterij in Wolfach (Eduard Trautwein).

“Nu in het zomerhalfjaar verdien ik mijn brood als vlotter zoals jullie zien, maar in de winter als houthakker. Daar worden dan de bomen geveld en gereedgemaakt en naar de verzamelplaatsen langs de Kinzig en haar zijrivieren gebracht.

Zwaar en gevaarlijk werk is dat op de steile berghellingen, dat kan ik jullie vertellen! Maar leuk is het toch. Men laat de boomstammen in de verijsde houtglijbanen naar het dal razen. Zo snel dat je het nauwelijks kunt zien.

Bos is er gelukkig nog steeds genoeg in het hogere Kinzigdal. Hier is het niet zo erg als elders in het Zwarte Woud waar de bergen al lang kaalgeslagen zijn omdat de steden zoveel hout nodig hebben. Straatsburg bijvoorbeeld, dat is een stad die het bouwhout en brandhout uit het Kinzigdal gewoon verslindt. Zelfs de Hollanders hebben onze bomen nodig. De trotse dennen uit het Zwarte Woud varen als masten op Hollandse zeilboten over de wereldzeeën – zo ver kom ik mijn leven lang niet.”



Bosarbeiders (voor 1917).

Station 11

HET KINZIGDAL IN HET “HOUTEN TIJDPERK”

Met 92 km lengte en talrijke zijrivieren bezit de Kinzig het grootste stroomgebied van alle rivieren in het Zwarte Woud (1422 km²). Als enige rivier stroomt hij door het gebergte geheel van oost naar west. Van zijn oorsprong bij Lossburg op 680 m hoogte valt hij tot zijn monding in de Rijn bij Kehl met een aanzienlijke 550 m. Zijn vertakte waternet vormt het landschap tot een “Zwarte Wouddal” met hoge bergtoppen en diep ingesnedden dalen, waarvan de vegetatie grotendeels uit bos bestaat. Deze bossen raakten al in middeleeuwen in het vizier van de steden langs de Rijn die aangewezen waren op hout in al zijn vormen: als bouwhout voor vakwerken en dakstoelen, als houtmateriaal voor handwerkslieden, als brandhout en houtskool voor het opwekken van warmte en energie.

De sterk groeiende, maar in houtarme omgevingen gelegen steden hadden steeds honger naar hout. Reeds in de 14e eeuw kwamen houtopkopers uit Straatsburg naar het verre hogere Kinzigdal om zich daar van de houtvoorraad te verzekeren. De betekenis van hout was zo centraal dat men de tijd voor 1800 ook “houten tijdperk” noemt.

De oudste kaart van de Bovenrijn met het Kinzigdal (Martin Waldseemüller, 1513).

Straatsburg in de late middeleeuwen (Schedel'sche Weltchronik, 1493).



“Tegenwoordig mogen ook de bosarbeiders voor eigen rekening vloten. Maar vroeger, toen ik bij mijn vader in de leer was, waren het alleen de schippers die vloten mochten laten varen. Die hadden daarvoor het privilege en die hadden de vlotterij in vaste handen. Velen van hen waren van huis uit waard. In schipperscoöperaties waren ze verenigd – en daar woonde het geld. Is tegenwoordig ook niet veel anders. Geld zoekt geld. En mensen als wij, wij vlotters die in dagloon het hout gereedmaken en het vlot bouwen en het tegen een vast loon op het water naar de bestemming brengen. Mensen als wij moeten zien hoe ze rondkomen. En omdat de schippers hun ploeg voor de volgende vlotvaart in een café plachten samen te stellen – vanzelfsprekend in dat van hunzelf als ze er één hadden – moest men eerst nog geld naar het café dragen om het te verdienen. Niet dat ik wat tegen een mooi café heb – jullie weten het nog, mijn glas wijn!”



“Sammel-Isaac”, een Schiltachse vlotter (rond 1885).

Station 12

SCHIPPERSCOÖPERATIES EN SCHIPPERS

Reeds in de middeleeuwen verleenden landsheren het recht van houthandel aan enkele van hun onderdanen. Ze noemden zich schippers waarmee ze tot uitdrukking brachten, hoe ze het probleem van het houttransport oplosten: door het gebruik van de rivieren, de natuurlijke weg naar de Rijn.

Zo'n transport had een goede organisatie en veel kapitaal nodig: de wateren moesten geruimd, plassen en stuwen aangelegd – en vaak gerepareerd worden! Dit was door één enkele persoon niet te bewerkstelligen, zodat “schipperscoöperaties” gevormd werden. Hun zetels in het Kinzigdal waren Wolfach en Schiltach. In 1544 zegt men: “Het volk bij de Kinzig voedt zich met het hout dat ze naar Straatsburg vloten en groot geld veroveren”.

In 1766 waren in het Württembergse Kinzigdal 20 schippers toegelaten, 12 in Schiltach, zes in Alpirsbach en twee in Lehengericht. De heerlijkheid Fürstenberg stond 20 bewoners uit Wolfach de houthandel toe, zodat deze kleine regio een aanzienlijk aantal houthandelaars had.

Ze waren meestal kooplieden of caféhouders, voor wie de houthandel een extra, maar risicorijke onderneming was. Een schipper diende een kapitaal te bezitten van 300.000 talers: 100.000 in het bos, 100.000 op het water en 100.000 in de zak – voor het geval dat!

De Wolfachse schipper Roman Armbruster en zijn vlotters (1887).

“Het houtvloten bij Wolfach” (onbek. schilder, rond 1823).

“Toen ik een nog een knaap was, bestond er voor mij geen betere gelegenheid, goed geld te verdienen dan wanneer in de Kinzig los hout gevlot werd: gekloofde boomstukken die voor brandhout bestemd waren, laat men met de stroom meezwemmen en vist ze op de plaats van bestemming er weer uit.

Het is heel wat voor een kind, van 's morgens tot 's avonds behoorlijk grote stukken hout van de stapelplaats naar de oever te brengen en in het water te gooien. Elk deel heeft zijn gewicht. 's Avonds na zo'n dag deed elke spier pijn. Zo wist ik hoeveel men er van heeft! Maar trots was ik als ik mijn munten op kon strijken!

Ik moest ze weliswaar aan mijn moeder afgeven, maar toch. Eén keer heb ik een extra kreuzer gekregen omdat ik zo vlijtig het gekloofde hout naar de Kinzig getransporteerd had. En toen geloofde ik dat ik die heimelijk opzij kon leggen.

Maar mijn moeder heeft er lucht van gekregen. Wat er toen aan de hand was – nu, dat vertel ik liever niet.”



Vlothout-vlotterij.

Station 13

HOE DE KINZIG “VAN HOUT” WERD

Straatsburg stuurde in het jaar 1398 timmerlieden naar Schramberg, naar het dal van de Schiltach om bos te kopen en brandhout te maken. Maar hoe kon de houtmassa getransporteerd worden over 120 kilometer? Voor wagens waren de wegen te slecht, de afstand te groot.

De oplossing was de voorbijstromende rivier: Hij mondt in de Kinzig, die in de Rijn, vanwaar wederom Straatsburg te bereiken is. Zo bestond een waterweg die de onderneming mogelijk maakte.

Het laten drijven (driften) was voor hout de eenvoudigste wijze van transport: blokken en brandhout werden in het water geworpen en dreven met duizenden stroomafwaarts, begeleid door houtknechten die met stokken gevaarlijke ophopingen ophieven. De “wildvlotterij” vindt plaats in het voorjaar als het water hoog is en goed draagt.

Bij de door Straatsburg georganiseerde driften dreven jaarlijks tot 8.000 vaam hout de Kinzig af. Zo voorzagen zich ook de ijzersmelterijen in Schiltach en Wolfach, de verfmolen in Alpirsbach en de ijzerfabriek in Hausach.

Nog 1860 dreven 11.000 vaam (30.000 m³) per drift naar de Rijn. Dit kwam overeen met een houten muur van 30 km lengte en één meter hoogte die de Kinzig “van hout” liet worden!



Vlotters brengen drifthout naar de beek; daarachter de stuwdam (rond 1865).

Driftbedrijf: het drijvende hout wordt geborgen en gestapeld (rond 1720).



“Zien jullie die rots die daar vooraan in de rivier reikt? Dat is de Hangende steen. Een vlot

langs zo'n nauw punt te sturen, dat is een kunst op zich. Daar heeft men een goed oog en een fijn gevoel voor nodig – en natuurlijk een vlot dat meewerkt.

Geen angst, ik beheers mijn ambacht, en ons vlot is goed gebouwd, naar oudvaders aard. Het belangrijkste om het vlot op de smalle rivieren en beken vol bochten te kunnen sturen zijn de beweeglijke verbindingen tussen de losse delen van het vlot. Alleen door deze beweeglijkheid komt het vlot door de nauwe krommingen. Ik stuur het voorste deel van het vlot en de achterste volgen zijn baan.

Het vlot wordt dan ook zo gebouwd dat de dunste uiteinden van de boomstammen in het vlotdeel vooraan naast elkaar liggen. Daardoor is de spits van het volgende vlotdeel smaller dan het einde van het voorafgaande. Zo blijft het vlot niet aan de oever hangen. Maar daarover vertel ik jullie later meer. Nu heb ik mijn aandacht nodig voor de nauwe bocht!”



Vlotbouw in het Schiltachse “Harzwägle”.

Het vloten van hout in “het Zwarte Woud” (Karl Roux, 1868)

Station 14

HET VLOT VAN VLOTDELEN UIT HET ZWARTE WOUD

Een grote dennenboom heet in het Zwarte Woud nog steeds “Holländer”: Bomen van deze klasse (minimumafmetingen: 18 m lang, aan het dunne uiteinde 48 cm dik) werden getransporteerd tot in Nederland, waar ze bij steden-, haven en scheepsbouw begeerd waren.

Zulke reuzen konden niet worden gedrift. Ze werden verbonden tot “vlotdelen” en gestuurd door vlotters. Voegde men 20 tot 35 van deze delen aan elkaar, ontstonden gevaartes tot 450 m lengte. Dit was een nieuwe, reusachtige capaciteit en zo gold het vlot uit vlotdelen als de grootste ontwikkelingsprestatie van de vlotters uit het Zwarte Woud.

Daarvoor was veel kennis nodig van het gedrag van een houtmassa. Voor het samenvoegen van de stammen nam men zelfgedraaide, flexibele houten touwen, zgn. tenen banden. Aan de spits kwamen kortere vlotdelen, naar het midden toe bredere en dikkere, wat het vlot stabiliteit gaf. De tenen banden maakten het zo elastisch dat hij veilig door bochten en stuwen te brengen was.

Economisch en ecologisch was een vlot hoogefficiënt: transportmiddel en handelsgoed in één, dat men op de bestemming uit elkaar nam en waarvan men alle delen verkocht. Eenmaal op het water was voor het hout geen ander transportmiddel meer nodig; de bewegingsenergie leverde de stromende rivier – gratis!

Tip: De “hangende steen”, een geregistreerd natuurmonument, wordt als “Wagodensten” al rond 1100 genoemd als grenspunt van het klooster Alpirsbach.

“Zo, de gevaarlijke bocht is gelukt! Nu kunnen jullie je het weer onbekommerd gemakkelijk maken op de stapels planken. Maar blijf bij de vaten vandaan die we hebben geladen! Niet dat jullie denken dat het bier is! Kobalt is het uit de mijnen hier in de omgeving. De kobalt heeft een reis tot Holland voor zich.

Kobaltblau – zegt dat jullie wat? En Delft? De waard van de “Krone”, de schipper van wie dit vlot is, versiert zijn huis met de blauwe Delftse tegels Zo komt de kobalt weer terug naar het Zwarte Woud, zegt hij altijd met zijn brede lach. Hij heeft goed lachen! Hij kan een hoop tegels kopen van het geld dat hij met het transport van kobaltvaten verdient, denk ik bij mezelf.

De schippers zijn er steeds op uit, een extra duit te verdienen door vrachtgoed op te laten laden. Voor de handelaars is het desondanks goedkoper en eenvoudiger, planken, balken en andere lasten op het vlot te laten meenemen dan ze op de slechte wegen per paard en wagen te verplaatsen.”



Delftse tegel

Station 15

VRACHTGOED – WAT DE VLOTTEN TRANSPORTEERDEN

Toen in 1483 de oude graaf van Fürstenberg uitgenodigd werd voor een ridderspel naar Offenburg, diende hij “per water komen”: per vlot. Op deze manier voeren vaak reizigers de Kinzig stroomafwaarts.

De vloten droegen ook producten die zo als “vrachtgoed” op een gunstigste manier dalafwaarts gingen. zware eiken voor de huis- en brugbouw, zaagwaren zoals balken, planken, staken en stokken. Handwerkslieden leverden spaken, stelen, duigen, banden en dakspanen waarvan zich het afzetgebied door het riviertransport duidelijke vergrootte. In de dennenbossen werd hars gewonnen dat in harsziederijen, zwartselhutten en teerovens werd verwerkt. In vaten verpakt kwamen hun producten (hars, terpentijn, zwartsel, teer) eveneens per vlot bij hun afnemers die daaruit schoen- en zadelpak, boomhars, verf, inkt en drukinkt wonnen.

Andere bosproducten waren eiken- en sparrenbasten die de looiers als “looi” nodig hadden voor het looiproces en ook nog potas en sporkehout voor buskruit. Per vlot vervoerd werden ook kobaltverf van de verfmolens in Alpirsbach en Witlichen tot in Holland, waar ze als “Delfts blauw” het keramiek beroemd maakten.



De oudste afbeeldingen van de vlotterij (rond 1600): vlotters sturen een vlotdeel vanuit de Kinzig in de Rijn, links Straatsburg.

Moeizaam vloten op een nauwe beek.

Driedelig vlot met vrachtgoed en passagiers, daarachter de vlotlandingsplaats met houtstapels.



“Nu komt het erop aan. We naderen een stuw. Ik hoop maar dat mijn Uli, die vandaag als vlot-

jongen vooruitloopt, hem precies op tijd opent. Niet te vroeg, om te voorkomen dat het opgestuwde water alweer is weggestroomd voordat we aankomen. Niet te laat, om te voorkomen dat het water nog voor de stuw staat in plaats over de stenen te spoelen – of we zelfs de gesloten stuw rammen en niet alleen ons vlot maar ook nog ons goed en bloed in gevaar brengen!

Precies op tijd moet Uli de stuw openen zodat ons vlot met de vloedgolf mee kan zwemmen: zo draagt het wegstromende water het vlot over stenen en ondiepe plekken.

Maar ik zeg meteen: Het kan voor mijn passagiers een natte aangelegenheid worden. Ik sta vooraan op het vlot vaak tot de heup in het schuimende sop wanneer het de helling naar beneden gaat en ook de achterste vlotdelen krijgen heel wat spatten en een aardige golf te verduren. Nu dan!”



Kinzigvlotters varen door een stuw (rond 1885).

Station 16

OP DE INBIND- EN SPANPLAATS

Hier in Schenkenzell waren enerzijds vloten uit Alpirsbach op doorreis, anderzijds werden ook nieuwe vloten gebonden. Waren de zware boomstammen vanuit het bos naar de beek gebracht, verbonden de vlotters ze tot vlotdelen, en die tot vloten. Op plaatsen waar vanuit bergen en dalen hout aangevoerd werd, bevond zich zo'n "inbindplaats" (Binde) die voor een stuw gebouwd was.

Het was gelijktijdig "spanplaats" waar het water opgestuwd werd. Dit was nodig om de vaak waterarme rivier ertoe te brengen het vlot mee te nemen. Hiervoor bestond een ingewikkelde waterstuwtechniek uit plassen en stuwdammen waarin het water "gespannen" werd.

Nooit was het zwelwater voldoende voor de hele vaart tot de Rijn. Ze kon bij watergebrek zelfs tot zes dagen duren, waarbij meermaals "nagevuld" moest worden. Dit was de opgave van de vlotjongens: in alle vroegte liepen ze stroomopwaarts, trokken de stelvallen omhoog en openden de stuwvlippen, de zware wipbalken die de vlotdoorgangen van de stuw blokkeerden.

Naderde de watergolf, verzamelde zich de "vlottersgroep" en bad voor het gelukken van de vaart. Tilde het water de vlotdelen op, werd met een klap van een bijl de achterste tenen band doorgehakt – de golf nam het vlot mee, de "vaart naar het land".

Tip: een getrouw naar het origineel nagebouwde stuwvlippen bevindt zich in Schiltach bij de vlottersweide.

Oude vlottersstuw in Schiltach: door het uitzwenken van de stuwvlippen wordt de vlotdoorgang geopend (tekening van H. Eyth, 1902).

Ingebouwde beekonderdelen voor de vlotterij op de hogere Kinzig (ontwerp: Luise Herrmann-Jehle).

“Gelukt. We hebben de stuw achter ons. Alles is zo gelopen zoals het moest. Maar dat is niet altijd zo. Ik heb al heel wat gevaarlijke situaties beleefd bij het vloten.

Als de achterste vlotdelen sneller worden dan de voorste en niet op tijd worden afgeremd, dan wordt het netelig.

Nog erger, als het vlot tegen een hindernis vaart en de vlotdelen over elkaar schuiven en breken. In het ergste geval kan men dan door de houtmassa's worden platgedrukt.

God zij dank is mij nog nooit wat ernstigs gebeurd. Daar kan ik van geluk spreken want veel vlotters hebben al een been gebroken. En ik weet van meer dan één dodelijk ongeval. Een keer was een stuwvlippen niet op tijd dichtgeslagen en het vlot kon niet meer tot stilstand worden gebracht. De voorste stuureenheden van het vlot is tussen balk en plank doorgestoten en de vlotvaarder is klemgeraakt.

Ik voor mij bid altijd een Onze Vader als ik op weg ga.”



Vlotters op de Kinzig boven Schiltach (rond 1885).

Station 17

VLOTKNECHTEN, BEEKBRULLERS EN VLOTTERS

Het verzoek om gebed op de nabijgelegen beeldzuil geldt voor Matthis Bühler die 1748 "daar op het water door een ongeval is doodgebleven": hij verongelukte bij het vloten.

Van zulke ongevallen wordt vaak bericht: Eén werd geplet door de stammen, bij een ander "sprong bij het tillen de hals-slagader". De schrijver Hansjakob schrijft dat "iedereen gebreken opgelopen heeft, meestal gebroken benen".

Bij elk weer in het bos en op de rivier waren de vlotters blootgesteld aan het geweld van de elementen. Zij die met eenvoudige middelen grote krachten ontketenen en beheersen moesten, werkten hard en gevaarlijk.

Ook hadden ze als "vlotknechten" sociaal weinig aanzien: ze golden als gewelddadig, verdroegen veel alcohol en waren ruw. Vanwege hun stemmen werden ze "beekbrullers" genoemd; hun robuuste zijde tonen uitdrukkingen zoals "vloeken als een vlotter", "grof als een vlotter", "dorstig als een vlotter".

Pas toen ze niet meer bestonden, werden ze geïdealiseerd; hun werk werd een avontuur dat alleen echte kerels kon gebruiken: natuurlijk, moedig, sterk. Vooral schrijvers en schilders omgaven de harte arbeidswerkelijkheid van de vlotterij met poëtische glans.

Vlotters uit Alpirsbach-Rötenbach met hun werktuigen (rond 1880).

Vaart over de stuw bij Hochmutsteich (Eduard Trautwein, 1942, bij het raadhuys Schiltach).



“We bereiken de Schenkenzellse plas. Zien jullie die mannen daar die in hun heuphoge laarzen in het water staan tussen de drijvende boomstammen?”

Met hun vlotterhaken brengen ze de stammen op de juiste positie om ze samen te binden tot vlotdelen. Dat is niet plezierig, dat zeg ik jullie, veertien uur per dag in het koude water te staan, ook als de laarzen dicht zijn! Menig vlotter krijgt daarvan op hogere leeftijd gewrichtsreumatiek.

Ik ben ook vaak van de partij bij het inbinden van de stammen hier op de Schenkenzellse plas. Dat is één van de belangrijkste inbindplaatsen. Vanaf hier mogen volgens de nieuwe vlotverordening de vloten op de Kinzig breder en langer zijn dan in het bovenste deel van de rivier.

Hier heb ik al heel wat kreuzers verdiend – en ben daarvan de één of andere in Schiltach aan de stamtafel van de vlotters gelijk weer kwijtgeraakt. Na zo'n dag in het ijskoude water, daar heeft een mens toch wat nodig wat hem van binnen opwarmt. Maar mijn Louise, die begrijpt dat niet – zo zijn vrouwen nu eenmaal.”



Vlotters werken in de rivier (rond 1885).

Station 18

“EN 'T WATER VOOR HET VLOTTEN WORDT GEHAALD BIJ NACHT.”

De hier lager gelegen Schenkenzellse plas heeft een bijzondere betekenis: daarin werd het zwelwater verzameld voor de grote “landvloten”. Het reikte meestal echter niet verder dan 20 tot 30 km en de vloten bleven hangen. Dan moest een vlotter terug, opnieuw opstuwen en spuien. Voor de gestoorde slaap kreeg hij de “nachtgulden”.

De plas was een grote waterbouwkundige installatie: achter een plas met houten opbouw werd het water van de rivier naar de “plas” opgestuwd. Voor het spuien van het zwelwater trokken de vlotters het bord van de plas omhoog en maakten de planken los. Voor het vlotbedrijf bestond een eigen kanaal.

Terwijl de Alpirsbachse schippers het recht hadden door te varen, moesten de bosbouwers stoppen en hun hout de schippers van Wolfach en Schiltach voor verkoop aanbieden. Deze bouwden de kleine “bosvloten” om tot langere en bredere landvloten.

Beheerd door de beekvoogd was de Schenkenzellse plas in bezit van de Badense staat. Net als de Kinzig als vlotstraat moest hij jaarlijks worden gerepareerd om hem in een vlotbare toestand te houden. Dat was het “beekruimen en vijverstoppen”; de kosten deelden zich de schippers-coöperaties Wolfach en Schiltach.



Schenkenburg, Schenkenzell en Schenkenzellse plas (Maximilian von Ring, 1828).

Kaart van de Schenkenzellse plas (1840).

“We naderen Schiltach. Daar woon ik met mijn Louise en de jongens. Een vlijtige vrouw is Louise en daarnaast welopgevoed. Een hoop spreekwoorden kent ze. Mijn liefste is: “De bijl in huis bespaart de timmerman.” Louise zegt het altijd als wat stuk is. Dan weet ik het al; nu ben ik aan de beurt.

Met een bijl omgaan, dat kan ik. Het is ook mijn belangrijkste gereedschap. Tot zo'n imposante boom uit het bos is en als stam in een vlot wegvaart, zijn een hoop bijlslagen nodig! Als hij is geveld, dan betekent dat takken afhakken en de bast afschillen en de stam vooraan afronden en gaten met de boor maken om de stam te kunnen inbinden. “Gereedmaken” noemen we dat – en wat zou ik daar zijn zonder mijn bijl! Ik gebruik hem ook graag om in de plas een stam naar me toe te trekken hoewel daarvoor ook de vlotterhaak bestaat. Til mijn gereedschap gerust maar eens op! Dan zullen jullie zeker voelen dat mijn beroep niets is voor fijne dames en heren zonder pit!”



“Ulrich de glazenmaker”, een Schiltachse vlotter rond 1885.

Station 19

OVER HET GEREEDMAKEN – MET VLOTBIJL EN TEENBOOR

Waren de stammen met wagens of door “glijbanen” (neerlaten) naar de beek getransporteerd, moesten ze gereed gemaakt worden voor het vervoer per vlot: evendikke stammen werden op dezelfde lengte gebracht, een zeer zwaar werk.

Dan kwam het “gaten maken”: In iedere stam moest aan de top en de voet (dunnere en dikkere uiteinde) gaten worden geboord waardoor men de tenen banden kon trekken.

Daartoe hakte men met de bijl een driehoekige uitholling uit waarin de scherpe teenboor gezet werd. Deze voorinkeping vermeed harde randen die de tenen banden zouden rafelen. In vakwerken en oude dakbalken vindt men nog zulke teengaten (“vlotogen”) die bewijzen dat het hout eens door de vlotterij aangevoerd werd.

Behalve de teenboor en de bijlen werden bij het gereedmaken nog andere werktuigen ingezet: haken (sappie) voor het draaien van de stammen, koevoeten om ze op te tillen, keerringen om ze te bewegen Het houtmeetinstrument bepaalde de diktesoort, de 10 voet (3 m) lange beekhengel de lengte.

Terwijl de houthakkers in het bos werkten, was het gereedmaken een zaak van de vlotters.



Benodigheden en werktuigen van de vlotters.

Schiltachse vlotters bij het gereedmaken van hout (1889).



“Hier bij de Harzwägle worden de boomstammen van de Häberlesberg in het water

samengebonden in vlotdelen en de vlotdelen in vloten. Niet met hennep touwen zoals jullie misschien zouden denken.

Zo'n vlot wordt blootgesteld aan geweldige krachten; vooral de verbindingen tussen de losse vlotdelen moeten heel wat uithouden; dat verdraagt het sterkste touw niet. Daarom nemen wij tenen banden voor het inbinden die bij ons voor-namelijk gemaakt worden uit lange hazelnootstaken of bijvoorbeeld ook uit den-nen- of sparrenstammetjes.

Als ik even geen aanstelling voor een vlotvaart vind, ben ik blij mijn dagloon te verdienen met het draaien van tenen banden om mijn Louise 's avonds wat naar huis te brengen. Als de staken behoorlijk ingeweekt waren, komen ze in de voorgewarmde speciale oven voor tenen banden naast het vuur en worden flink heet gemaakt. “Gebäht” (blootgesteld aan vochtige warmte) zoals wij zeggen. Direct daarna moeten ze worden gedraaid om daaruit een touw te laten ontstaan. Daarvoor spieën we elk van deze hete tenen met hun dikke uiteinde in een goed verankerde houtstam, de “Wiedstock”, en draaien ze vanaf het dunne uiteinde om een houtstaaf.

Daar is kracht voor nodig, dat kan ik jullie vertellen, en ervaring, zoals voor alles in mijn beroep! Maar een tenen band die door mij gedraaid is, houdt zo goed als alles vast. Zo weet ik wat ik eraan heb.”

Station 20

“ALS 'T HOUT GEREEDGEMAAKT IS, WORDT HET GELIJK VASTGEMAAKT.”

Na het gereedmaken werden de stammen naar het water gewalst en aan elkaar gebonden. Dit gebeurde in de inbindplaats die men ook “waag” (diepe plaats in de rivier) noemde. Er bestond de Harzwägle, de Scheidwaag, de LeubacherWaag, de Brückenwaagplas. In het water zijn de zware stammen gemakkelijker te hanteren zodat de vlotters in de beek werkten, als groep van maximaal twaalf man.

Waren de 20 tot 35 vlotdelen gebonden, dan werden ze met tenen banden aan elkaar gehangen. Het eerste vlotdeel was het richtvlotdeel met de roerboom. Op de achterste vlotdelen werden de blokkeringen ingebouwd: schraapremmen uit zware balken die – op de beekbodem gesloten – het vlot strekten of tot stilstand brachten.

Pas de uitvinding daarvan maakt het veilig leiden van vloten mogelijk. Voor lengte en bemanning waren er voorschriften: Rond 1850 mochten vloten van Schenkenzell tot Schiltach 18 voet breed en 1600 voet lang zijn (1 voet = 30 cm); ze moesten twee blokkeringen en acht man bemanning hebben.

Vanaf Schiltach was een breedte van 20 voet en een lengte van 2000 voet toegestaan, met drie blokkeringen en twaalf man. Vanaf Wolfach moet zelfs een keer een monsterlijk groot vlot met een fabelachtige lengte van 750 meter lengte vertrokken zijn.



Tenen banden verbinden stammen en vlotdelen.

Stuw en stelval van de “Harzwägle” (Karl Eyth, 1907).

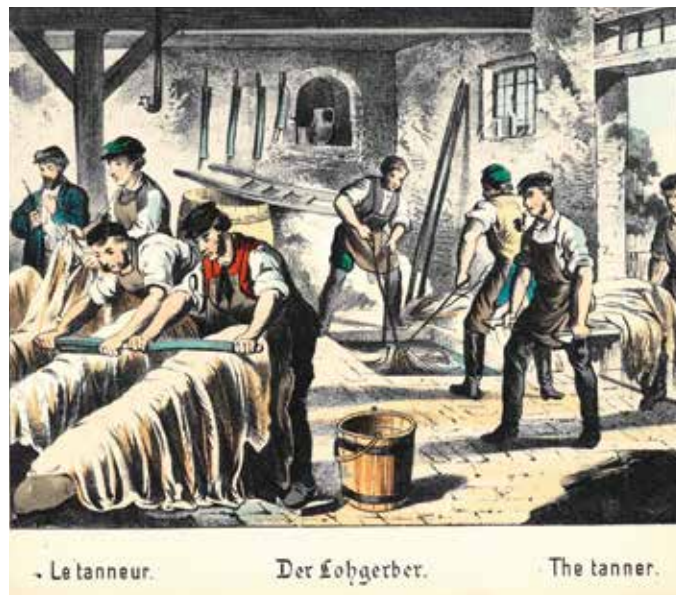
Vlotter bij het vlot inbinden “Harzwägle” bij Schiltach (1889).

Station 21

“Daarginds werkt Jakob, mijn stiefzoon, in de looierij. Eens zal hij meesterlooier worden net als zijn vader zaliger. Ja, daar kijken jullie van op dat ik het tot een looiersweduwe als mijn vrouw gebracht heb, nietwaar? Zonder de erfenis van mijn Louise waren we maar moeilijk door de slechte jaren gekomen toen de hongersnood heerste en de houthandel vanwege de revolutie in verval raakte.

Maar nu gaat het gelukkig weer opwaarts en Louise heeft geen reden om te klagen. Wat ze ook nooit gedaan heeft. Ze weet wat ze aan me heeft. Ze had zich ook nauwelijks weten te helpen met Jakob die een vader miste.

Ik heb hem meegenomen naar het bos en hem bijgebracht de bast van de boomstammen te schillen om hem direct te laten zien waar het looi voor het looien vandaan komt waarmee hij eens de dierhuiden tot leer verwerken zal. En toen heb ik hem de pakken bast met de houtslee naar het dal laten brengen. 's Avonds was hij zo moe en tevreden dat hem de domheden vergaan waren!”



Leerlooiers aan het werk.

Een looier demonstreert zijn historische ambacht. (foto: D. Albert).



“Vlotvaart heeft voorrang. Daar mogen ze nog zo zuur kijken, de molenaars: als ik

dat als vlotbestuurder verlang, dan moeten ze de sluizen naar hun molenkanalen sluiten zodat voor de stuw genoeg zwelwater opgestuwd wordt voor onze vlotvaart.

Dat leidt telkens tot ergernis, maar dat is niet mijn probleem. Moeten de molenaars maar met de schipperscoöperatie over een schadevergoeding twisten dat ze door de vlotterij derving van inkomsten hebben omdat hun molenwielen stilstaan. De laatste tijd worden nu ook fabrieken gebouwd langs de Kinzig.

De industriële schreeuwen nog harder dan de molenaars als hun machines niet lopen, omdat de vlotterij hun het water weggraaft. Maar wie was er het eerst? De fabrieken misschien? Waaraan ontlene de heren fabriekbezitters het recht zich te beklagen als ze met hun nieuwmodische machines in het vaarwater komen van een ambacht waarvan sinds vele honderd jaren de mensen in het Zwarte Woud leven? Kunnen jullie me dat verklaren?”

Een bezoek aan de historische oude stad van Schiltach loont. Ga hiervoor over de brug en via de trappen naar boven. Als u het vlotterspad verder richting Wolfach volgt, bereikt u na ca. 100 m de vlottersweide. Hier kunt u een echte “stuwwip” bewonderen. Om bij het bezienwaardige vlottersmuseum te komen volgt u het vlotterpad verder richting Wolfach, steek na ca. 400 m de brug over en ga dan 100 m naar links. Het museum bevindt zich direct langs de Kinzig.

Station 22

SCHILTACH – “STAD VAN HET VAKWERK, DE VLOTTERS EN LOOIERS”

Zijn middeleeuwse standbeeld en zijn oude ambachten zijn de bijzonderheden van Schiltach die het als historische erfenis onderhoudt. De oude stad met haar vakwerkhuisen is schilderachtig en levendig, ook al is de vlotterij verleden tijd. Tot 1894, toen het laatste vlot vertrok, leefde een groot deel van de burgers van de houthandel, waarvan veel herinneringen bestaan: tekens van de schippers en vlotters, resten van stuwen en plassen.

Ook hebben schrijvers zoals Hansjakob en kunstenaars zoals de broeders Eyth, Hasemann en Trautwein alles gedaan om het aandenken aan de vlotterij levendig te houden.

Nog steeds exploiteert een witlooiërij – als enige wijd en zijd – de ambachtelijke productie van vellen en leders, zoals het de traditie van Schiltach als looiërstad betaamt.

Sinds 1998 laat de groep van de “Schiltachse vlotters” het vloten weer opnieuw opleven: ze draaien tenen banden, bouwen vloten en beveren – de oude technieken demonstrerend – de rivier. Op de vlottersweide hebben ze een stuwwip, een houtglijbaan en een zilverspar opgebouwd. In het eveneens aan het water gelegen vlottersmuseum zijn aandenkens aan de vlotterij verzameld: werktuigen, zeldzame foto's en modellen van houtglijbanen.



De vlottersstad Schiltach in de 19^e eeuw (Geometer Weber, 1843).

Schiltach in het jaar 1885. Op de Kinzig ligt een vlot met acht vlotdelen.

“Abraham, blokkeer!”

Ja, dat heeft hij gehoord, Abraham, onze remmer. Nu ramt hij samen met zijn blokkeerjongen de remboom, de dikke balk, direct door het gat in de rivierbodem; het vlot wordt al langzamer.

Een luide stem heeft men nodig om het geroep te kunnen horen op het één-na-laatste vlotdeel waarin de remboom ingebouwd is. Maar we zijn steeds nog te snel, want we moeten stoppen en het vlot vastbinden, aanmeren, zoals men zegt: Daar vooraan in de riviermuur zijn de ringen al. “Abraham, blokkeer!” Nu komt het erop aan de voorste stuureenheid van het vlot zo te sturen dat het dicht langs de muur vaart, zonder hem te rammen. Ik moet ernaar toe sturen en Abraham moet afremmen en alle ander vlotters in het midden van het vlot moeten met hun stokken de vlotdelen langs de oever leiden zodat we kunnen aanmeren.

We moeten hier vrachtgoed opnemen, een paar kisten met leer en vellen uit de looiërijen. Er is tijd om kort naar het café te gaan voor een glas wijn. Wat denken jullie daarvan, dames en heren?”



Vlotvaart in Wolfach ter gelegenheid van het Kleiderdrachtenfeest 1929.

Station 23

OVER HET VLOTTEN – DE VAART NAAR HET LAND

De schrijver Hansjakob noemde de vlotters “oermensen aan kracht”, en hun krachten hebben ze ook nodig, als de tot 15 km/h snelle watergolf ze op de het vlot meedraagt. Daar was ook moed en snel handelen vereist om het natte en schommelende houtgevaarte naar de 70 km verderop gelegen bestemming Willstätt langs de lagere Kinzig te brengen.

Aan het roer stond de “bestuurder” die voor de stuwen de vlootdoorgang aansturen en elk oplopen vermijden moest. Andere vlotters drukten de vlotdelen met stokken van de oever af. Telkens twee bezetten de blokkeringen en wachtten op commando's, dan, wanneer het vlot dreigde in te knikken. Dan sloegen ze de “blokkeerstompen” in de grond zodat het zich weer kon strekken. Werd te krachtig geremd kon het water van het vlot weglopen zodat het op het droge kwam. Dan moest nieuw water worden gehaald, wat een hele werkdag kon kosten.

Het werk van de vlotters op de spanplaats – het begon en eindigde met het daglicht – werd in 1850 betaald met een dagloon van 40 kreuzer. Voor de vlotvaart, hoe lang die ook duurde, bestond een vast loon van 3,5 gulden bis 4,5 gulden, daartoe een “soepgeld” voor kost en logies.



Vlotters op de Kinzig (Wilhelm Hasemann, rond 1890).

Blokkeervlotdeel met omhoogstekende blokkeerstompen (Wilhelm Hasemann, 1889).



“Gelukkig loopt genoeg water door de rivier zodat we niet bang hoeven te zijn aan de grond te lopen en uren- of zelfs dagenlang gezeur te hebben tot we het vlot weer vlot hebben.

Maar zo vlot als vandaag is het vlotten niet altijd. En op sommige zijrivieren kan men aardig zweten! Juist hier bij de Heubach betekent het voor de vlotter bij iedere vaart de dood in de ogen te kijken.

Het vlotten door de steile, duistere rotskloof is een hel – en zo wordt die kloof ook genoemd! Daar kan ik mij in het schuimende schop nauwelijks staande houden op de natte boomstammen en moet toch in razende vaart door de smalste engtes en de gevaarlijkste bochten sturen. Maar zo is dat: geen beek is voor de heren te smal, te steil of te steenachtig om er niet een vlotstraat uit te maken! Dat betekent, stenen uit de weg ruimen en rotsen opblazen en de bochten uit de oever halen, zodat het vlot er met hangen en wurgen door past! En mensen als wij moeten daarbij hun leven riskeren.”



“Vaart door de hel” van Wilhelm Hasemann (1897).

Station 24

VLOTVAART DOOR DE “HEL”

Voor de zijrivieren van de Kinzig zoals de Heubach bestonden zgn. beekgemeentes. Daarbij waren de grote bosbouwers betrokken, daarnaast de heerlijkheid Fürstenberg voor haar bossen. Ze hadden echter alleen het recht hun hout tot naar de Kinzig te vlotten.

Daarvoor bestond in de achterste Heubach een “stuwdam”: Een muur met een waterpoort en een val die men voor het opstuwen naar boven trok. Daarvoor lag een inbindplaats waarvandaan het vlot door de eruit schietende waterstroom weggedragen werd. Op de zes kilometer lange, smalle beek was vlotterij alleen mogelijk met behulp van deze installatie. De vlotdelen waren slechts vierr, vijf stammen breed, de vlotten 150 tot 200 meter lang.

Voor ze de Kinzig bereikten, moesten de vlotters door de “hel”, een nauwe rotskloof varen en meermaals het vlot “vangen”: De beek is zo steil dat het sneller werd dan het water, wat verhindert moest worden, omdat het zou stranden. Dan sprong de “vanger” met een touw op de oever, bond het om een boom en stopte het vlot. Als het water ingelopen was, sprong hij terug, waarbij hij deze koene procedure vaak meermaals moest doen.

Niemand beschrijft de heubachvlotterij zo indringend als Heinrich Hansjakob in zijn boek “Waldleute” (1897).

De uit zandsteen gebouwde “stuwdam” in de achterste Heubach (1980).

Vlotbouw op de Kinzig bij de Hohenstein (Heinrich Eyth, 1923).

“Een andere opgave waarbij ik soms voor mijn leven vrees, is het werk bij de houtglijbanen. Dat zijn glijbanen die we op de helling aanleggen om daarin de boomstammen de berg af te laten razen. Maar vaak genoeg blijft een stam op de helft hangen. Als dan de volgende erop zouden knallen – niet voor te stellen!

Dus moeten wij mannen als glijbaanherders langs de baan staan en elke liggengebleven stam meteen weer vlot maken. Pas als onder in het dal de signaalhoorn verkondigt dat de stam aangekomen is, wordt boven de volgende naar beneden gelaten.

Maar o wee als daar een fout gemaakt wordt! In de winter wordt zo'n glijbaan een puur ijskanaal en de stammen razen naar beneden. Dan blijkt of we in de bochten de zijdelingse weringen hoog genoeg gebouwd hebben, want anders vliegt een stam er wel eens overheen.

Men heeft zijn zesde zintuig nodig om te weten waar men kan staan en om het gevaar te zien als een stam eruitspringt en op tijd een sprong opzij te maken.”



Houtglijbaan in de winter (Bad Rippoldsau / Holzwald rond 1950).

Station 25

GLIJBAAN VOOR BOOMSTAMMEN

Het hout, de geveldde bomen of het brandhout moesten van de berghoogte naar het water gebracht worden. Dit was vaak alleen mogelijk door middel van een kunstmatig aangelegde goot of glijbaan, een houtglijbaan waarin het hout naar het dal gleeed – vaak over meerdere 1000 meter!

Een houtglijbaan was meestal links en rechts bepantserd met boomstammen; inhammen in het terrein werden gecorrigeerd met stenen muren. De door slepen en abseilen – allerzwaarst werk! – in de houtglijbaan gebrachte stammen raasden met hoge snelheid naar het dal. Voor de zogenaamde glijbaanherders een levensgevaarlijke bezigheid, want de stammen konden ook uit de glijbaan springen. De glijbanen werden ook gebruikt in de winter daar sneeuw en ijs het glijden vergemakkelijkte.

Daar de ingebouwde houtstammen vervolgens weer werden gebruikt als normaal gebruikshout en de resten aan de natuur overgelaten werden, bestaan er tegenwoordig nauwelijks nog overblijfselen. Alleen de stenen muren uit zandsteen of graniet vindt men nog bijna onopgemerkt in de bossen. Tot 100 meter lange en vier meter hoge muren, zelfs hele viaducten, staan vaak schijnbaar zonder reden op berghellingen of in bossen.

Bij Alpirsbach of Bad Rippoldsau zijn zulke muren en stenen glijbanen bewaard gebleven. Gebruikt werden deze glijbanen deels nog tot in het jaar 1950. Rond deze tijd ontstonden dan de moderne afvoerwegen voor hout.

Demonstratie-houtglijbaan in Bad Rippoldsau (1980).

Een met stamhout “gepantserde” en gebouwde houtglijbaan (Absbach in het Holzwald bij Bad Rippoldsau 1977).

Resten van een zandstenen muur die gebruikt werd als onderbouw voor een houtglijbaan bij Bad Rippoldsau.



“Zien jullie die man daar verderop die de rivieroever observeert? Dat is de vlot-oppasser uit Wolfach, een respectpersoon.

Hij controleert net de toestand van de aftakkingen naar de industriekanalen en de bewateringen van de weides. De stuwen inspecteert hij ook elke week; tenslotte moeten die steeds onberispelijk functioneren. Grondig opgeknapt worden ze in het hartje van de zomer gedurende de weken van juli tot half augustus waarin volgens de nieuwe vlotverordening niet meer gevlot mag worden; daar wordt dan ook de oever hersteld enzovoort. Een mooie gelegenheid voor een dagloner als ik om in de vlotvrije tijd mijn geld te verdienen.

Zo is er altijd werk te doen, behalve bij hoog water. Want bij hoog water is er meer te repareren en elke hand is nodig – zo één als die van mij in ieder geval! Na het grote water in de zomer van 1851 dat alle vloten losgerukt en alle bruggen verwoest heeft, hebben we tot in oktober te doen gehad om de schade op te ruimen.”



Bouw van de stuw bij de Gießenteich in Wolfach (1895).

Station 26

“ELKE SCHIPPER DIE IN DE COÖPERATIE IS ...”

De in bepaalde afstanden noodzakelijke bouwwerken in rivier, plassen en stuwen moesten zorgvuldig worden onderhouden. De geregelde vlottijd was slechts toegestaan van april tot november. In de winter, bij smeltende sneeuw of bij hoog water was een gecontroleerde vlotvaart te risicovol. De stuwen moesten goed functioneren, zodat ze bij het naderen van de vloten snel omhoog getrokken en vervolgens weer gesloten konden worden.

Eén van de oudste nog bewaard gebleven statuten van de Wolfachse schippers-coöperatie vinden we uit het jaar 1527. Ze geven uitsluitsel over de aard van de ontstane vereniging en haar rechten en plichten. “Elke schipper die in de coöperatie is, dient een bepaalde som te betalen, waarvan de helft de coöperatie zelf ten deel valt voor de bouw van de noodzakelijke bouwwerken in de rivier (dijken, stuwen en oeverbevestigingen); de andere wordt gelijkmatig verdeeld tussen stad en heerlijkheid!”

Hier in de Sulzbach werd eigenaardigerwijs geen vlotterij bedreven; er konden daarvan tenminste geen schriftelijke bewijzen worden gevonden. Mogelijk was de houtafvoer op de weg door middel van een straatglijbaan.



Vlontongeval door het niet op tijd openen van een stuw bij Schiltach (tekening van Heinrich Eyth, origineel in het vlottermuseum).

Uittreksel uit een geografische beschrijving van het Zwarte Woud: “Het volk bij de Kinzig wonende, in het bijzonder rond Wolfach, voedt zich met het grote bouwhout dat ze door het water van de Kinzig naar Straatsburg naar de Rijn vloten en groot geld jaarlijks veroveren.” (Sebastian Münster, “Cosmographia Universalis”, 1544).

“Bij de volgende zaagmolen moet we nog een keer aanmeren om een stapel balken en planken als vrachtgoed op te nemen dat naar de Rijn gaat.

Niet dat jullie denken dat al het hout in den vreemde verkocht wordt! Een goed deel blijft in het Zwarte Woud. Wat de bouw van een boerderij al niet aan hout verslindt! En de mijnen hebben mijnhout nodig voor zover er in het Zwarte Woud nog mijnen bestaan.

De hoogtijdagen van de mijnbouw zijn hier te lande voorbij, net als de hoogtijdagen van de kolenbrandrij. Houtskool, das was eens een felbegeerde brandstof. Wat alleen de glasblazerijen aan houtskool verbruikt hebben – en de smeltovens en ijzersmelterijen! Maar ook dat wordt minder en de houtskool uit het Zwarte Woud maakt plaats voor de goedkopere steenkool uit het Roergebied.

Ook dat nieuwmodische duivelsding, de spoorweg die in het Rijndal rijdt, wordt gestookt met steenkool – en sommige fabrieken hebben stoommachines waar de waterkracht niet toereikend is. Ik zeg het, de tijden veranderen.”



Het personeel van de Schiltachse “stoomzaag” (rond 1920).

Oude glasblazerij in het Zwarte Woud en mijnbedrijf (onbekende kunstenaar). Mijnmuseum “Erzpoche” in Hausach (-Dorf).

Station 27

WAT GEBEURDE MET HET HOUT DAT NIET GEVLOT WERD?

Natuurlijk werd het hout niet alleen in de richting van de Rijn per vlot vervoerd. De aan de waterweg gelegen steden moesten worden voorzien van bouwen brandhout. Veel oude aanwijzingen en verdragen tonen ook de dwang tot levering van brandhout niet alleen voor de bevolking, maar ook voor de heerlijkheden en takken van bestuur. Het klooster in Alpirsbach en ook het klooster van Rippoldsau aan de Wolf handelden met grote hoeveelheden brandhout voor de eigen behoefte van het dal en voor de behoefte van Straatsburg.

Grote hoeveelheden hout werd verbruikt voor de vele glasblazerijen, smeltovens, mijnen en ijzerfabrieken die in deze regio bestonden, voor de productie van houtskool (kolenbrandrij) en natuurlijk als brandhout. Verfmolens, zoals bijvoorbeeld bij Alpirsbach, hadden brandhout nodig voor de productie van de kobaltverf voor het “Delfts blauw” in Holland. De zilvermijnbouw was rendabel en tegenwoordig zijn voormalige mijngangen weer openbaar toegankelijk en kunnen de mijnen worden bezichtigd.

Tip: beleef de mijnbouw van zeer dichtbij in het Kinzigdal: bezoekersmijnen “Grube Wenzel” in Oberwolfach en “Segen Gottes” in Haslach-Schnelllingen, mijnbouwmuseum “Erzpoche” in Hausach, delfstoffenheuvel van de “Grube Clara” in Wolfach-Kirnbach.



“Alles wat ik kan, breng ik Uli mijn jongen bij, zodat hij eens een fatsoenlijke vlotter zal worden voor wie de mensen acht- ing hebben.

Zoals mijn vader mij eert- igs alles bijgebracht heeft wat hij kon. En dat was een hoop. Een krachtige gestalte was hij maar op leeftijd was hij een ziek man, gewoon op. Ik hoop maar dat ik op tijd sterf eer het mij ook zo vergaat.

Rijkdommen opsparen waar men op leeftijd van kan teren, dat is voor mensen als wij niet moge- lijk. De schippers van wie de vloten zijn, ja, bij hen is dat anders. Die kunnen behoo- rlijk wat opzij leggen voor op latere leeftijd. En hun zaken kunnen ze ook nog doen, als ze gebrekkig zijn.

Sommige vlotter hebben daarnaast nog een am- bacht geleerd en zijn bakker of slager of iets dergelijks; die hebben het op leeftijd ook gemakkelijker. Maar iemand zoals ik, die in de zomer vlot en in de winter hout vlot – iemand zoals ik kan slechts bidden dat hij gezond en bij krachten blijft. Amen.”



Wolfach raftsmen (around 1865).

Station 28

VLOTTERS ALS EXPERTS INTERNATIONAAL GEVRAAGD!

In tegenstelling tot de schippers, de houthandelaars, waren de vlotters echte handwerkslieden. Ze waren dagloners, bosarbeiders, handwerkslieden of boer- en, bewerkten het hout en bonden het samen tot vloten. Ze bevoeren de Kinzig en leverden het hout af aan de Rijn. Ze bestonden niet als gilde. Geleerd hadden ze hun beroep bij hun voorvaders. Op grond van hun kennis en hun ervaring bij de vlotterij met vlotdelen werden ze als experts en gastarbeiders ook naar andere regio's gehaald, bijvoorbeeld naar het zuiden van het Zwarte Woud, naar Oost- enrijk en naar Roemenië (Zevenburgen).

Het commerciële werk bij het op de markt brengen en de financiering was opgave van schipperscoöperaties in Alpirtsbach, Schiltach en Wolfach. Deze vroege coöperaties beheersten de hout- verkoop. De handel had natuurlijk pieken en dalen en had ook financiële risico's. Halverwege de 19^e eeuw, het einde van de vlotterij baande zich al aan, ging de schipperscoöperatie in Wolfach failliet. Hierbij betrokken was ook een bank uit Frankfurt.



Schippers en vlotters uit het Kinzigdal in kleding van destijds (Charles Lallemand, originele afbeelding in het vlottersmuseum Wolfach).

Groepsopname met vlotters uit het Zwarte Woud in Zevenburgen, Roemenië (stadsarchief Schiltach, 1871).

Kolossaal vlot met Schiltachse vlotters op de Ybbs in Oostenrijk (foto Schiltachse vlotters).

“Zagerijen schieten hier uit de grond als paddestoel- en na een warme regen. Daar verderop is al weer de volgende. En als ik me niet vergis, dan zie ik de knechten van de zaagmolen bouwen aan een vlot uit balken en planken.

Eén keer in het jaar mogen ze dat doen en het vlot voor eigen rekening de Kinzig afvaren. Ik zal blij zijn als ze me niet in mijn vaarwater komen.

Het vloten wil geleerd zijn en zulke één-keer-per-jaar vlotters gaat men beter uit de weg. Niet dat die hun vlot voor een stuw dwars laten lopen en ons daarmee de weg versperren!

Dan blijft ons niet anders over dan mee aan te pakken en dat ding weer vlot te maken. Dan hebben we wellicht een dag langer nodig tot aan ons einddoel in Willstätt en verliezen goed geld, want de vlot- vaart doen we tegen een vast loon. Of we daar twee dagen voor nodig hebben of acht, dat is ons eigen probleem. En bij acht dagen vaart blijft niets meer over, waarvan men zich een bier kan kopen, zoals jullie zullen begrijpen.”



Plankenvlot van de “Wolfacher Kinzigflößer e.V.”

Station 29

OVER ZAGEN, PLANKVLOTTEN EN WIJNGAARDSTAKEN

Zagerijen bewerkten ter plaatse het aangevlotte stamhout. Wat niet voor de markt alhier bestemd was, werd als vrachtgoed verder getransporteerd op de vloten en verkocht tot naar Straats- burg. Zo werden ook vloten uit planken gebouwd.

Eén keer in het jaar was het de zaag- knechten toegestaan zo'n vlot voor eigen rekening te verhandelen. Er bestonden niet alleen zagen in Alpirtsbach, Schiltach (huidige museum) en Wolfach, maar voor eigen behoefte bestonden ook kleinere boerderijzagen in de nabijheid van de Kinzig en bij de grotere bosboeren in de zijdal. Grote hoeveelheden wijngaardstaken kwamen zo terecht in de wijnbergen van het Rijndal.

Onder Wolfach bevonden zich zeven zagen, waaraan de leden van de schip- perscoöperatie financieel moesten deelnemen. Later ontstond daar een elektriciteitscentrale die de waterkracht van de Kinzig benutte. Aan de andere zijde van de Kinzig, voor Kirnbach, stond een Vorstelijk Fürstenbergse Zagerij en een cellulosefabriek.



De zagerij Heinzelmänn/Kochin hier in Wolfach/ Halbmeil rond het jaar 1890 die nog steeds bestaat.

Vormalig “Vorstelijk Fürstenbergse Zagerij” bij Wolfach/Kirnbach (foto uit het stadsarchief Wolfach).



“Toen ik nog een knaap was, heeft mijn vader me verteld dat hier in de buurt eens een tolstation was. Hij heeft als vlotter tenslotte mee-gemaakt hoe dat voor 1810 met die eeuwige tolstations was.

Hier in het Kinzigdal waren eindeloos veel heerscapen – ik kan niet zeggen hoeveel grenzen dat waren. En elke gezag liet zich voor de doorvaart betalen; een kruis was dat, heeft mijn vader verteld.

Vooraf omdat er steeds weer ruzie was over de hoogte van de tol, als de tolambtenaar tot een andere berekening van de hoeveelheid hout kwam dan de vlotters goed achtten of als de heerlijkheden zonder voorafgaande aankondiging gewoon de tol verhoogden.

Blij kan men zijn dat een einde gekomen is aan de vele tolgrenzen en dat wij uit Schiltach ongehindert doorvaren kunnen tot Willstätt – dat is een ergernis minder die ik als leider heb!”



Vlotters varen over de stuw bij de “obere Säge” bij Schiltach (rond 1885).

Station 30

GRENSGEBIED KINZIGDAL?

Bemoelijkend werd in de loop van de eeuwen het werk van de vlotters door de vele heerlijkheden langs de Kinzig. Veel verordeningen tussen deze huizen regeerden het verkeer en daarmee de tollens en heffingen.

Het klooster in Alpirsbach, het Huis Fürstenberg, de Württembergers, het Huis Baden, de Geroldsecker bij Lahr, de Lichtenbergers bij Willstätt, de Straatsburgers en velen meer namen deel aan de vlotterij. Conflicten waren niet te vermijden.

Maar de gemeenschappelijke wil en het inzicht dat het water van de Kinzig de enige mogelijkheid was om hout te transporteren en zo geld te verdienen dwong tot het vastleggen van tol en andere tarieven in onderlinge afstemming. Hier aan de ingang van Ippichen moet een tolhuis met een vlotterskapel hebben gestaan, wat echter niet meer aan te tonen is. De Klausenbauernhof werd al in 1561 gebouwd. De gerenoveerde boerderij dient tegenwoordig als locatie voor bijeenkomsten en voorstellingen, met eet- en drinkgelegenheden en overnachtingsmogelijkheid. Een omgebouwd bijgebouw zou de rest van een vlotterskapel geweest kunnen zijn. Misschien behoorde de voorgevel echter ook tot een oud voorraadsgebouw.

Tip: in de Bartles-Bauernhof bestaat een eetgelegenheden in een oud omgebouwd voorraadsgebouw van de boerderij.

Na meermalige ombouw bewaarde voorgevel van een vermoedelijke vlotterskapel of een voorraadsgebouw.

Historische kaart van de heerlijkheden in het gebied van het Markgraafschap Baden (1771).

“Spoedig naderen we het einde van de onze gemeenschappelijk traject en ik verheug me al op het goede glas wijn!”

Ons vaatje dat we op de vaart bij ons hebben is helaas al leeg. Dat moet Uli gelijk verhelpen. Brood en spek heeft Louise me rijkelijk meegegeven om voor de terugweg genoeg van het teergeld over te hebben dat de schipper ons betaalt.

Wie goed werkt, moet goed eten, zoals men zegt. En drinken, zou ik willen toevoegen. Van niet komt niets – en het inbinden en vloten is een krachtroevende en zweetdrijvende arbeid.

Het hele jaar verheug ik me op het grote vlottersgelag in november na de laatste vaart; daar laten de schippers zich niet kennen. En dan steekt de waardin in Willstätt ieder van ons een pluim op de hoed en de schipper laat ons naar huis brengen met de ladderwagen en onderweg wordt bij elk café gestopt waar we tijdens onze vlotvaarten waren en overal krijgen we gratis drank. November zou het moeten zijn!”



Houten drink- en voorraadsbeker van de vlotters in het bos en op het vlot, het “vaatje”.

Station 31

WIE HARD WERKT, MOET OOK GOED ETEN EN DRINKEN!

We bevinden ons bij het smelterijgroen. Zoals het woord al zegt, was hier vroeger een smelterij voor het erts uit de mijn. Ook eindigden hier aan het water enkele houtglijbanen van de omliggende bergen. Op de tegenoverliggende zijde werd een zagerij geëxploiteerd die later omgebouwd werd tot een weverij; tegenwoordig is het een metaalverwerkend bedrijf.

De vlotters verzorgden zich met eten uit lokale landbouwproducten. Varkensvlees werd meegenomen als gerookt spek. Als drank was wijn, bier en later ook appelmost in de mode. Op de vloten kon echter allen wijn worden meegevoerd. Men moet zich eens voorstellen hoe een vat bier op een vlot goed doorgeschud zou worden! Een niet al te lang durende poging was de aanbouw van wijnranken door de hiertoe verplichte schippers op de Wolfachse Vorstadtberg.

Los daarvan werd wijn gekocht uit de Vorbergzone van de Rijn. Hadden de vlotters rondom Martini het laatste vlot van het jaar afgeleverd in Willstätt langs de lagere Kinzig, verzamelden ze zich voor het legendarische vlottersgelag. Het ging op kosten van de schipper, die het daarbij – na een goed doorstaan vlotseizoen – niet op een liter wijn aankwam.



Vlotters nabij de Rijn bij het ontbinden van een Kinzigvlot of bij de verdere verwerking tot een Rijnvlot.

Een tegenwoordig nog gebruikelijke “spek-maaltijd” met vleeswaren en worst uit de lokale landbouw.



“Zometeen bereiken we de vlothaven van Wolfach; hier is voor veel vloten

voorlopig een tussenstop. Hier worden vaak boomstammen die via de Wolf naar de Kinzig gevlot worden tot grotere eenheden verbonden met de vloten van Alpirsbach en Schiltach.

Maar we varen nog een stukje verder, eer ik van jullie afscheid neem. Voor mij gaat het dan morgen zonder jullie verder richting Rijn. Als we geluk hebben dan bereikt ons vlot morgen tegen de namiddag ons einddoel, de Willstättse plas voor Kehl. Daar krijgen we ons loon en gaan met vlotterstok, bijl en tenen banden over de schouder te voet terug naar huis.

Wat er verder met het hout gebeurt, gaat ons niets aan. Misschien wordt het verkocht in een naburige stad of verder stroomafwaarts over de Rijn gevlot tot Mannheim of Keulen of zelfs tot Holland. Reusachtige starre kolossen zijn deze rijnvloten; daar heeft men een heel ander techniek nodig dan op onze smalle, vlakke rivieren en beken in het Zwarte Woud.”

Terugkerende vlotter, gefotografeerd door W. Hasemann (rond 1888).

De hoofdstraat in Wolfach met oude raadhuis, afgebrand in 1892 (ets van Robert Geissler 1870).

Mineraal- en dennennaaldenzwembad in Wolfach – toeristisch aantrekkingspunt al in de vroege 19^e eeuw (beeld rond 1880, originele afbeelding in het museum Wolfach).

Station 32

WOLFACH TEN TIJDE VAN DE VLOTTERIJ

Hier bestond vroeger al een kleine stuwdam met de Brückenwaagplas. Deze werd gebruikt als verzamelplaats voor de aankomende vloten uit Schiltach en Alpirsbach. In het mondingsgebied van de Wolf in de Kinzig verder stroomafwaarts bevond zich dan de vlothaven. De vloten werden daar aangelegd of uit elkaar genomen voor ze samengebonden werden tot grotere eenheden.

Het huidige vlotterspark informeert over de vlotterij met informatieborden, een modelvlot en een speciale oven voor tenen banden.

De hoge oevermuren moesten bescherming bieden tegen vaak voorkomend hoog water en ijsgang. Boven de huidige stadsbrug takte een kanaal af dat de verschillende kleine ambachtelijke bedrijven zoals een molen en gelijktijdig het door de stad stromende open kanaal, Riesner genaamd, van water voorzag.

In de hoofdstraat van de meer dan 900 jaar oude stad beheersten, naast het Fürstenbergse Slot, grote burgerhuizen het stadsbeeld. Het oude raadhuis werd na de brand van 1893 opnieuw opgebouwd en getuigt van een destijds kapitaalcrachtige burgerij – niet in de laatste plaats dankzij de vlotterij! Hier in de voorstad bestond op de helling van de berg tot het einde van de 19^e eeuw een florerend dennennaalden-kuuroord – aantrekkingspunt voor vele binnen- en buitenlandse kuurgasten.

Wolfach met vlothaven, gedomineerd door het voormalig Vorstelijk Fürstenbergse slot (totaalbeeld van Adolf Neef rond 1855).

“Mijn grootvader van mijn vaders kant heeft destijds nog de grote tijd beleefd van de rijnvloten toen er nog zilversparren in overvloed waren.

Hij heeft zelfs één keer aangemonsterd op een rijnvlot. Zwemmende dorpen waren dat verderop op de Rijn, heeft hij gezegd; met een voornaam houten huis erop voor de vlootheer en commandotorens en stallen voor het vee dat onderweg werd geslacht en kwartieren voor vijfhonderd man bemanning.

Tegenwoordig zijn de rijnvloten niet meer heel zo groot, maar nog reusachtig genoeg en het kriebelt me, zelf een keer mee te varen en de steden langs de Rijn te zien en door de vernauwing bij Bingen, het griezelige Binger Loch te vloten, waarvan men veel van gevaren hoort, en tot Dordrecht in Holland te komen.

Men wil toch ook een keer wat van de wereld zien, net als de schippers, de houthandelaars voor wie het geen grote zaak is om hun zaken in den vreemde te doen. Wie weet, op een dag maak ik mijn droom waar ...”

Streek- en vlottermuseum in het slot met historische afbeeldingen en documenten, niet alleen uit de tijd van de vlotterij.



Groot rijnvlot bij Unkel (koperets van J. Ziegler).

Station 33

WOLFACH ALS EINDSTATION? BESLIST NIET!

Stroomafwaarts ging het te verhandelen hout verder, langs Haslach, Gengenbach, Offenburg tot in Kehl en naar de Elzas en Straatsburg. Bijzonder grote stammen, de “Hollanders”, bereikten via de Rijn Holland en werden daar gebruikt voor de scheepsbouw.

Enkele schippers, de handelslieden kwamen wel eens tot in Bazel, Straatsburg, Keulen en Holland. Ze leerden daarbij andere culturen en gebruiken kennen. Meebrengsels zoals schilderijen uit Holland en de invoering van de kerstboom zijn voorbeelden daarvan. Het spoor kwam in 1878 naar Wolfach. Dit dwong de schippers en vlotter om hun handel definitief op te geven. De Wolfachse schippers waren eerder al failliet gegaan, maar hadden zich echter voor korte tijd weer hersteld. Een hoog water verwoestte bovendien veel bouwwerken in de rivier.

Hier in de nabijheid van de voormalige vlothaven langs de Kinzig bevindt zich het Fürstenbergse Slot uit de 14^e/15^e eeuw. Meermalig omgebouwd grensde het bijna het gehele dal af tegen vreemde binnendringers. Tegenwoordig huisvest het verschillende takken van bestuur, een slotkapel en het streek- en vlottermuseum. Het moeizame werk van vroegere generaties kwam hier terecht om tentoongesteld te worden en voor een historische verwerking.

Aankomst van een groot Rijnvlot in de haven Dordrecht – hout voor de scheepsbouw in Holland (koperets ca. 1785).

Wolfachs treinstation met houtopslagplaats dichtbij de rails van de spoorlijn die naar Freudenstadt loopt (rond 1895).

Station 34



“Dames en heren, hier eindigt ons gemeenschappelijk traject vanaf Alpirsbach. Ik hoop dat ik jullie onderweg goed bezig kon houden en de tradities van de vlotterij en alles wat ermee samenhangt aanschouwelijk nader gebracht heb.

Jullie hebben gemerkt: het vlotten, dat kan ik; daar maakt me niemand wat wijs. En hoewel ik niet meer de jongste ben, heb ik nog steeds de kracht voorop te staan en het vlot te sturen en veilig door elke stuw en alle gevaren te brengen. En op een dag zal Uli, mijn jongen, het ook kunnen want ik laat hem alles zien wat hij daarvoor moet weten.

En, mijn vereerde dames en heren, voordat we afscheid van elkaar nemen, veroorloof ik mij jullie nog een keer aan onze afspraak te herinneren – jullie weten het, het glas wijn dat jullie me hebben beloofd. Zo beveel ik mij aan en wens u nog een prettig verblijf in de vlotters- en schippersstad Wolfach. Jullie Johann Staiger, vlotter uit Schiltach, geboren n 1810 – nu vijfenveertig jaren geleden. Ade!”



Vertrek van een kleiner vlot in het Wolfdal (originele afbeelding in het Wolfachse museum).

Het Natuurpark Zwarte Woud Midden/Noord, het grootste natuurpark in Duitsland, is een paradijs voor iedereen die het Zwarte Woud actief en natuurverdraagzaam wil beleven.

Doel van het natuurpark is het mooie en intacte landschap van het Zwarte Woud te behouden. Gelijktijdig ontwikkelt het de regio duurzaam verder en ondersteunt projecten die leiden tot een evenwicht van natuurbescherming en recreatie, zoals bijv. dit vlotterspad.

Op de homepage van het natuurpark vindt u nog meer evenementen.

Klik op:

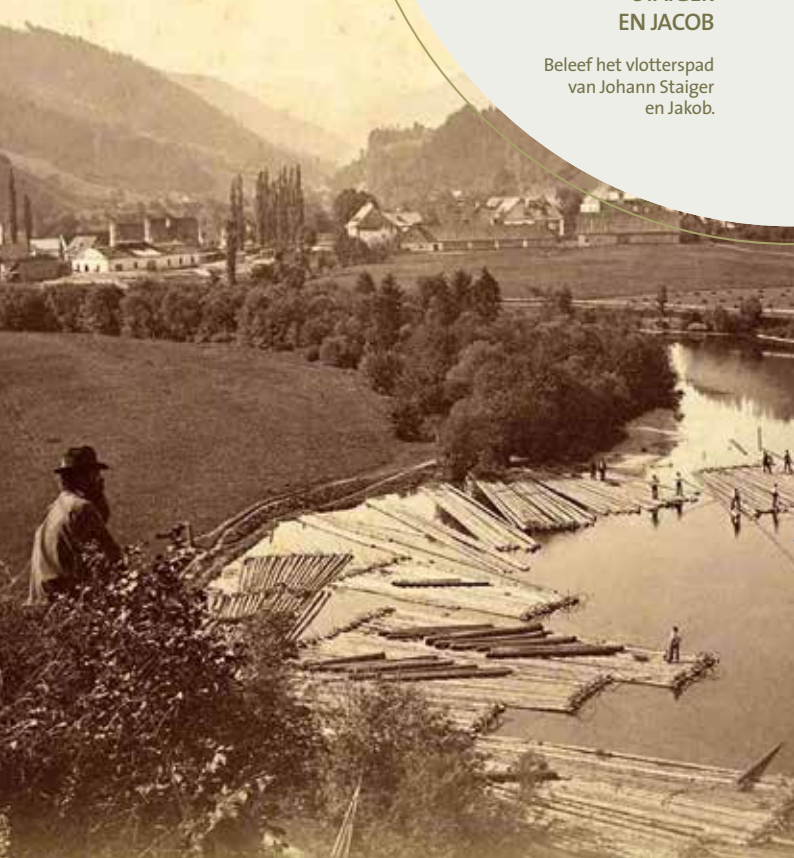
www.naturparkschwarzwald.de



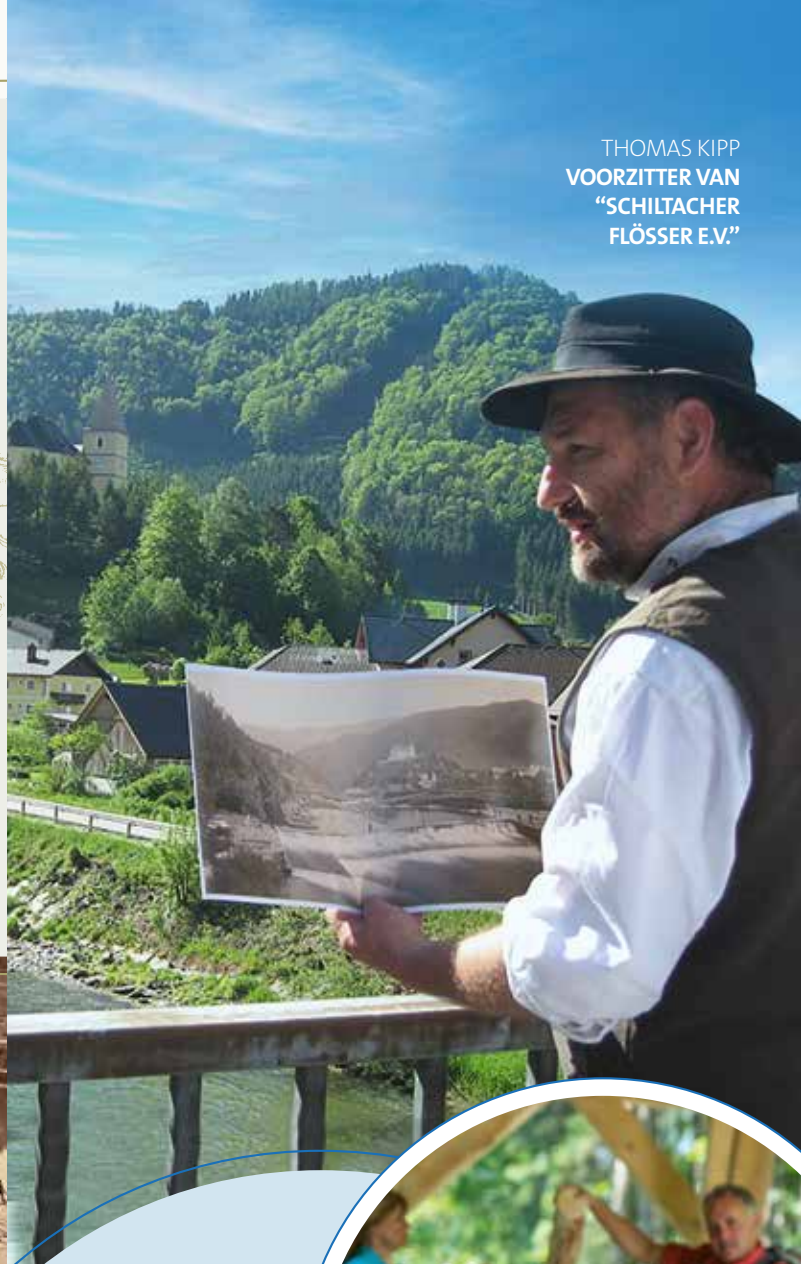


**JOHANN
STAIGER
EN JACOB**

Beleef het vlotterpad
van Johann Staiger
en Jakob.



THOMAS KIPP
VOORZITTER VAN
"SCHILTACHER
FLÖSSER E.V."



VLOTTERIJ

Op het hele
vlotterpad
krijgt u
veelzijdige
informatie
over de
vlotterij.



Uitgever: Naturpark Zwarte Woud Midden/Noord
www.naturparkschwarzwald.de

Vormgeving: sptmbr designagentur
Afbeeldingen: deelnemende gemeenten
© Naturpark 2022



Wij zijn partner en ondersteuner van het natuurpark:



Dit project wordt gesteund door het Natuurpark Zwarte Woud Midden/Noord met middelen van de Deelstaat Baden-Württemberg, de loterij Glücksspirale en de Europese Unie (ELPFO).



Europees Landbouwfonds voor Ontwikkeling van plattelandsgebieden:
hier investeert Europa in de landelijke gebieden:
www.mepl.landwirtschaft-bw.de

