

### Das Bodensee-Rhein-Unternehmen der „Gebrüder Trautwein“

Noch einmal wagten Schiltacher Schiffer ein Engagement außerhalb des Kinzigtales: Die 1850er Jahre waren, wie Ad. Chr. Trautwein berichtet, „für den Holzhandel sehr günstige“. Er trat in den Betrieb seines Vaters, seiner Brüder Ulrich und Johannes und des Schwagers Jakob Friedrich Koch ein, die alle Flößer waren und als „Gebrüder Trautwein“ firmierten.<sup>93</sup> Nach dem Ausbruch des Krimkriegs 1853 gestalteten sich „die Holzpreise immer besser“, besonders stark war die Nachfrage nach den im Haus-, Schiffs- und Bergbau begehrten Forlen (Kiefern). Eine Neuheit waren Kühlschiffe aus Forlen-Flecklingen für Bierbrauereien, die ein Straßburger Zimmermann bis Paris und Lyon lieferte.<sup>94</sup> „Man machte förmlich Jagd auf starke Forlen“ mit ihrem roten Holz, was Ad. Chr. Trautwein bis auf den Hochschwarzwald führte, wo er in Herzogenweiler, Vöhrenbach und Bregenbach Käufe machte. Die Stämme wurden mit Fuhrwerken nach Gutach-Turm transportiert und kinzigabwärts geflößt. Als Besonderheit hielt er ein Geschäft mit dem Graf von Bodman am Bodensee fest, von dem sie gleichfalls „eine Parthie Forlen“ erwarben. Diese wurden an den See geführt, dort zum Gestör zusammen gemacht und mit dem Dampfschiff nach Konstanz geschleppt. Von da aus auf dem Rhein und Untersee bis Schaffhausen geflößt, wo man sie wegen dem Rheinflall wieder aus dem Wasser nehmen mußte und per Wagen bis unterhalb des Rheinflalles brachte. Dort wurde das Holz wieder zum Floß zusammengestellt und so bis nach Kehl verbracht. An diesem Geschäft wurde aber nichts verdient, da die Transportkosten zu hoch waren.<sup>95</sup>

Angesichts der damaligen Holzkonjunktur vergrößerten die Gebrüder Trautwein ihren Geschäftsradius also beträchtlich und probierten jetzt ihrerseits, worüber schon 1838 berichtet wurde: Die Wälder um den Bodensee in einen großräumigen Holzhandel einzubeziehen, mit dem See und dem Rhein als Transportachse. Dabei trafen sich Moderne und Mittelalter: Zum Schleppen der Gestöre wurden erstmals Dampfschiffe eingesetzt, am Rheinflall aber musste umständlich hantiert werden. Bereits 1609 und 1782 gab es Projekte zu seiner Umgehung, „um vom Bodensee bis zum Meere eine ungehemmte Schifffahrt herzustellen“.<sup>96</sup> Zuletzt hatte 1817 ein bayerischer Bergrat der Schaffhauser Kantonsregierung den Plan unterbreitet, ihn durch einen unterirdischen Kanal „gänzlich zu vernichten“, was das um sein Monopol fürchtende Schaffhausen, das vom Umladen am Rheinflall profitierte, verteilte.<sup>97</sup>

Für die unterhalb des Rheinflalles wieder zusammengebauten Flöße gab es Vorschriften: Sie durften nicht breiter als 7 m und länger als 40 m sein, waren also nur einzelne Gestöre, die we-