

<b>Zeitschrift:</b>	Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus
<b>Herausgeber:</b>	Historischer Verein des Kantons Glarus
<b>Band:</b>	98 (2018)
<b>Artikel:</b>	Die Anfänge des Donauhandels von Schweizer Bürgern aus dem Kanton Glarus im 17. und frühen 18. Jahrhundert
<b>Autor:</b>	Vangerow, Hans-Heinrich
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-813384">https://doi.org/10.5169/seals-813384</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

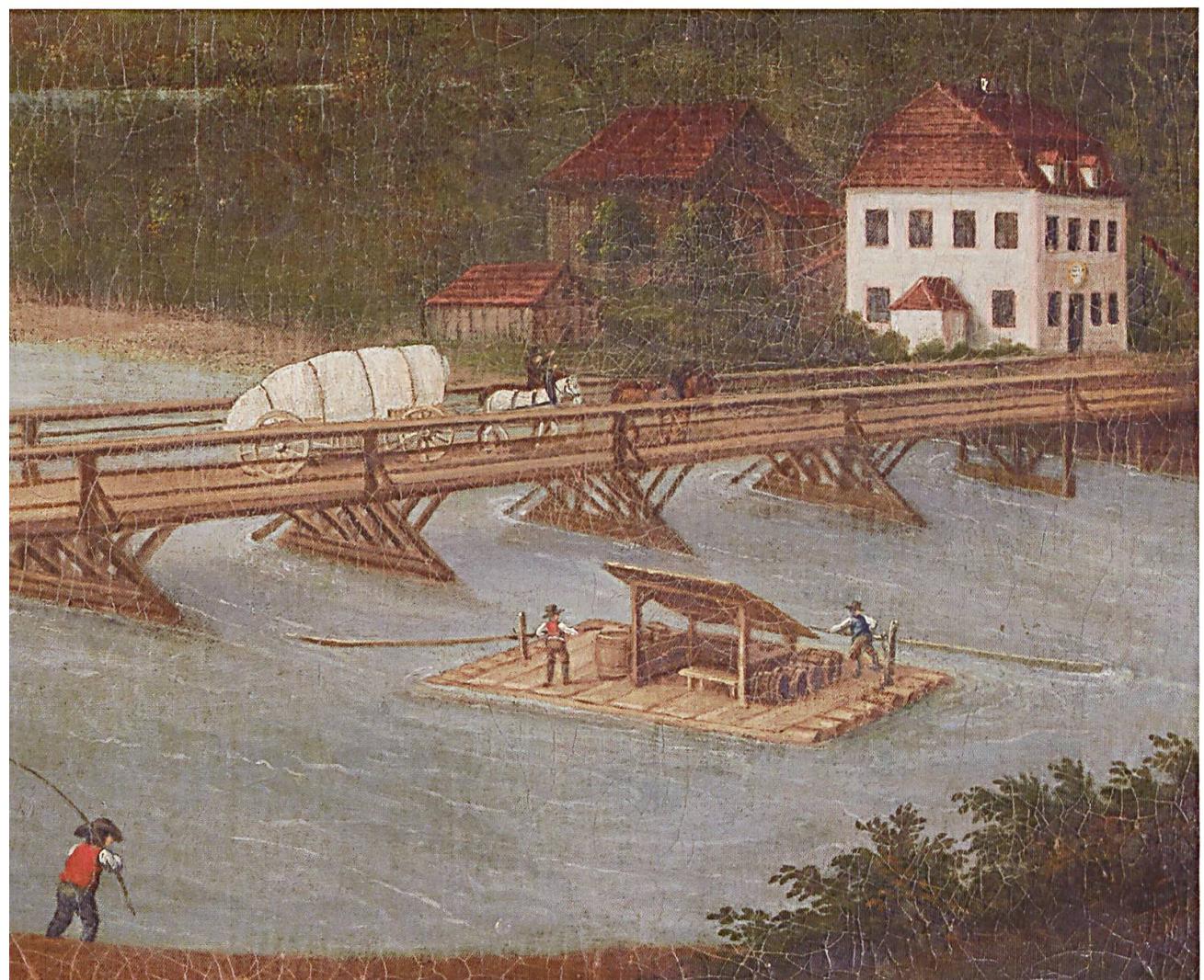
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Darstellung eines Flosses bei der Illerbrücke bei Ferthofen: Ausschnitt aus dem Gemälde von Elias Friedrich Küchlin, 1815. (Stadtmuseum Memmingen)

# Die Anfänge des Donauhandels von Schweizer Bürgern aus dem Kanton Glarus im 17. und frühen 18. Jahrhundert

Hans-Heinrich Vangerow<sup>1</sup>

## Vorwort

An die Schweizer Leser:

Zunächst möchte ich aufzeigen, wie ich dazu kam, mich näher mit Schweizer Bürgern und ihren Handelsgütern zu beschäftigen, die vor Jahrhunderten die Donau als Handelsweg bis Wien benützten. Nach zwölf Veröffentlichungen über den Donauhandel der Orte Ulm, Ingolstadt, Augsburg, Kelheim, Regensburg, Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Passau, Aschach, Linz und Wien aus einer ziemlich dichten Mautrechnungsreihe von Donaustauf – heute im Zentralarchiv der Fürstlichen Verwaltung von Thurn & Taxis in Regensburg aus den Jahren 1583 bis und mit 1723<sup>2</sup> – fand ich neuerdings erstmals im Jahr 1668 und später ab 1673 nahezu fortlaufend Schweizer Tischhändler aus Claris (Glarus) mit ihren Waren, vor allem Schiefertischen, Schreibtischen, Schreibtafeln und Schweizer Vieh.

Da mir in Bayern niemand Bescheid geben konnte über den Handel mit Schiefertischen, und da früher schon Ulmer Schiffer gelegentlich Schweizer Handelsgüter beförderten, wandte ich mich zunächst an das Ulmer Stadtarchiv um Auskunft. Von dort wurde ich ans Landesarchiv Glarus und an Archivar Beat Mahler verwiesen, der meinem Fund in den Donaustaufer Mautrechnungen die gebührende Bedeutung zumaß. Er versorgte mich sogleich reichlich mit Schweizer Literatur, vor allem mit «Handel und

<sup>1</sup> Dr. Hans-Heinrich Vangerow, geb. 1924, zuletzt Leitender Forstdirektor und zeitweilig, 1973 bis 1978, erster Leiter der Nationalparkverwaltung Bayerischer Wald. Seit 2005 habilitierter Forsthistoriker und inzwischen 65 Jahre lang «Archivgeher», Verfasser von über 50 historischen Veröffentlichungen, vor allem über den Handel auf der Donau von Ulm bis Wien.

<sup>2</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis, Regensburg; Herrschaft Donaustauf, Mautrechnungen Nrn. 299 bis 359 und 518 bis 561 sowie Mautmanuale 573 bis 589.

Industrie des Kantons Glarus von Adolf Jenny-Trümpy<sup>3</sup>», das für mich sehr hilfreich war. Wenn man auch meinen Fund in Glarus zunächst skeptisch einschätzte, da bisher die wissenschaftlich gestützte Meinung vorherrschte, dass Glarus dazumal nur über den Rhein Handel betrieben habe und dem Donauhandel wohl erst in späteren Jahren eine gewisse Bedeutung zuzumessen sei, so bekam ich dankenswerter Weise jede nur mögliche Unterstützung und sogar das Angebot, meine Schweizer Funde im dortigen Historischen Jahrbuch zu veröffentlichen.<sup>4</sup>

## Meine Arbeitsweise

Die Schwierigkeit für mich bestand vor allem in der Unkenntnis über das Schweizer, Vorarlberger und Schwäbische Gebiet bis Ulm als Raum, weshalb ich wohl in weit mehr als 100 Telefonaten und mehreren E-Mails mit den verschiedensten Behörden und Personen Verbindung aufnehmen musste. Da die für die Lieferung der Transportflöße wichtige Aitrach, ein Nebenfluss der Iller, im Bundesland Baden-Württemberg liegt, wandte ich mich zunächst an die Wasserabteilung der Regierung in Tübingen<sup>5</sup>, erhielt von dort auf meine Anfrage zwei Karten der Aitrach und ihres Umfeldes im Maßstab 1:50 000 und erfuhr, dass die den Fluss begleitenden Wälder nach wie vor aus Fichte bestanden. Ist doch diese Baumart der vorzüglichste Baustoff für Flöße. Mir wurde zudem bedeutet, dass der Name Aitrach nur noch für ihren Unterlauf (ab der einmündenden Eschach bis zur Iller 14,9 km) üblich ist, während der 24,7 km lange Oberlauf Wurzacher Ach heißt, die einem Moor entspringt. Ein später folgendes Telefonat mit dem für dieses Gewässer zuständigen Flussmeister Ewald Saatnacht bestätigte, dass der Oberlauf durch das Wurzacher Ried gespeist wird, weshalb auch heute noch Flöße den Unterlauf bis zur Iller unschwer durchfahren könnten. Allerdings muss man dabei berücksichtigen, dass diese Flöße damals nur 5 m breit waren<sup>6</sup>. Weitere Verbindungen mit dem Bürgermeister von Aitrach erbrachten zwar eine in zwei Amtsblättern erschienene Veröffentli-

<sup>3</sup> Jenny-Trümpy, Adolf: Geschichte des glarnerischen Handels von seinen Anfängen bis zum Ende des XVIII. Jahrhunderts. Separatabdruck aus Heft XXXIII des Jahrbuches des Hist. Vereins des Kantons Glarus, Glarus 1898.

<sup>4</sup> Susanne Peter-Kubli, Redaktorin der Jahrbücher des Historischen Vereins des Kantons Glarus, hat sich mit dem Schieferabbau in ihrem Buch «Der Landesplattenberg, ein glarnerischer Staatsbetrieb», Stiftung pro Landesplattenberg 2003, selbst beschäftigt.

<sup>5</sup> Zwei Lagepläne und Text dazu von Peter Faigle, Riedlingen.

<sup>6</sup> Näheres hierzu siehe später auf S. 64.

chung vom dortigen Heimatpfleger Peter Roth, die aber nur das 19. Jahrhundert und die Anfänge des 20. betrafen. Inzwischen hatten mir die auch von mir eingeschalteten Stadtarchive von Kempten und Memmingen zwei gleichlautende Veröffentlichungen über die Iller zugesandt<sup>7</sup>, in denen ich über die Aitrach allerdings nichts Dienliches für meine beabsichtigte Veröffentlichung fand. Von dem für das Fürstlich Waldburg-Zeil'sche Forstrevier Marstetten zuständigen Förster Hubert Mall erhielt ich den Hinweis, dass zu dieser Verwaltung auch ein Archiv gehöre und außerdem den Hinweis, dass sich in Marstetten, heute ein Ortsteil von Aitrach, noch eine alte Flossbindestelle<sup>8</sup> befindet. Meine über das Telefon versuchte Kontaktaufnahme mit dem dortigen Archivar hatte Erfolg und in der Folgezeit erhielt ich mehrere Ablichtungen und Mitteilungen von ihm zu meinen zahlreichen Fragen.

### **Wenn einer eine Reise tut**

... dann kann er viel erzählen. Er muss aber vor allem darauf bedacht sein, dass zunächst die Anreise stimmt. Was heute fast eine Kleinigkeit bedeutet, war im 17. und 18. Jahrhundert keine leichte Aufgabe. Dies umso mehr, als die zumeist Glarner Tischfertiger als Händler in alle Welt hinauszogen. Da es für ihre Handelsgeschäfte über die Donau bisher keine entsprechenden Vorbilder gab, musste ich versuchen, aus meiner Erfahrung über alte Wasserstraßen eine Wegstrecke für sie auf der Karte auszuwählen, die den damaligen Verhältnissen entsprochen haben dürfte. Dabei war von Bedeutung, dass mir nach Aussage der für den Handel von und mit Vorarlberg überlassenen Literatur<sup>9</sup> auch das in Bregenz ansässige Landesarchiv versicherte<sup>10</sup>, dass die Einwohner des Kantons Glarus ihre Handelsgeschäfte niemals in oder über Vorarlberg tätigten, sondern den Weg über den Bodensee direkt nach Lindau nahmen. Um den Bodensee zu erreichen, mussten die Händler mit ihren Waren also zunächst nach Rheineck gelangen, wo nicht nur ein Zoll eingehoben wurde, sondern am Ufer des Bodensees bemannte Fahrzeuge für die Überfahrt bereitstanden. Von Lindau aus

<sup>7</sup> Die Iller, Geschichten am Wasser von Noth und Kraft, Kronburg-Illerbeuren 1992, Zweckverband Schwäbisches Bauernhofmuseum Illerbeuren 1992, darin Filser Karl: «Die Yler ist ein groß Wasser/Fisch und Flötzreich» – Zur Geschichte der Illerflößerei, S. 171 ff.

<sup>8</sup> Näheres hierzu siehe S. 89.

<sup>9</sup> Stolz, Otto: Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert, Innsbruck 1953.

<sup>10</sup> Freundliche Mitteilung von Archivar Dr. Manfred Tschaikner.

nahmen sie dann die alte Memminger Straße, die im Gegensatz zur alten Kemptener Straße flacher verlief, so dass sie trotz einem Längenmehr von 30 km (100 km statt 70 km) den Vorzug verdiente. Diese Verbindung nach Memmingen überbrückte die Iller in hohem Bogen bei dem etwa 15 km vor Memmingen liegenden Ort Ferthofen, eine den Fürsten von Waldburg-Zeil seit Anbeginn ihrer Besitznahme gehörende Mautstelle. Um ihre Waren, insbesondere aber die kleinen Viehherden aus dem Kanton Glarus, auf die Flöße zu bringen, wurde die Iller nicht überschritten, sondern vor obiger Brücke bestimmt die kurze Strecke bergab nach Aitrach gewählt, wo man direkt an den Wasserlauf des gleichnamigen Flüsschens gelangte. Dort konnte das Vieh unschwer vor allem mit Wasser versorgt und die in Kisten befindlichen Tischblätter und andere Güter auf Flöße übernommen werden. Über die Iller erreichten die Schweizer schließlich die damals freie Reichsstadt Ulm, und dies wohl zunächst unter der Führung durch Aitralcher Flößer. Da bayerische Flößer, die in Ulm Weinfrachten übernahmen, dort auch Flöße erwerben konnten oder anstatt dieser Fahrzeuge Zillen<sup>11</sup> erstanden, dürften auch die Glarner Händler in Einzelfällen Schiffe eingetauscht haben. Meine Hoffnung, aus der von mir bearbeiteten Zeitspanne im Ulmer Stadtarchiv auch Mautrechnungen mit Schweizer Namen vorzufinden, blieb leider unerfüllt, da dort solche fehlen. Übrigens musste ich meine auf bayerischer Erfahrung begründete Meinung, dass die Schweizer Güter wegen ihres Gewichtes von Lindau aus mit Ochsen nach der Aitrach gekarrt wurden, berichtigen, weil keine der noch vorhanden gebliebenen alten Mautordnungen aus der von mir untersuchten Gegend Ochsen als Mautgegenstand aufweisen.

Die für die Erhebung der Fahrstrecken benötigten Pegelstände wurden von den Wasserwirtschaftsämtern Deggendorf und Weilheim beschafft und danach vom Linzer Stadtarchiv hinsichtlich Österreich ergänzt<sup>12</sup>. Das Deggendorfer Amt teilte als damals normale Fließgeschwindigkeit der Donau 1 m pro Sekunde und somit 3,6 km pro Stunde mit. Für den Lech begutachtete sie das Weilheimer Amt für damals mit 0,8 m pro Sekunde und somit 2,8 km pro Stunde. Setzt man als tägliche Arbeitszeit 16 Stunden an, so konnte ein beladenes Floß oder Schiff auf der Donau pro Tag rund 50 km stromabwärts zurücklegen, auf dem Lech rund 44 km. Nachtfahrten mit Ladungen unterblieben zumeist, schon allein wegen der Mauerhebungen unterwegs. Bei den durch Pferde stromaufwärts gezogenen Schiffszügen und Schiffen rechne ich als tägliche Leistung bei einer Hohe-

<sup>11</sup> Näheres hierzu siehe S. 62.

<sup>12</sup> Freundliche Mitteilung der Wasserwirtschaftsämter Deggendorf und Weilheim sowie des Linzer Stadtarchivs.

nau (4 oder 5 Lastschiffe in einem Verbund) 20 km, bei Einzelschiffen oder leichter Fracht bis zu 25 km pro Tag – Leistungen, die sicher drei Tage lang erbracht werden konnten. Danach müsste wohl jeweils ein Ruhetag für Mensch und Tier eingeschoben worden sein. Übrigens war die Donau damals noch in ihrem Urzustand und nicht begradigt. Ihr Wasserlauf war also etwas länger als heute. Ich benützte diese Pegel auch nur, um ungefähre Zeitwerte zu erheben.

Name des Ortes	Pegel bei km	Entfernung	Zeitaufwand
(Neu-)Ulm	2587 km Donau	(am «Schwal»)	
Donauwörth	2508 km	79 km	
Ingolstadt	2458 km	50 km	3–4 Tage
Kelheim	2415 km	43 km	
Regensburg	2377 km	38 km	1 Tag
Donaustauf	2369 km <sup>13</sup>	8 km	
Straubing	2321 km	48 km	1 Tag
Deggendorf	2284 km	37 km	1 Tag
Vilshofen	2250 km	34 km	¾ Tag
Passau	2227 km	23 km	½ Tag
Füssen/Donaustauf	166 km Lech	290 km	7–8 Tage
Lechbruck/Donaustauf	147 km	271 km	7 Tage
Landsberg/Donaustauf	85 km	209 km	5–6 Tage
Augsburg/Ingolstadt	39 km	75 km	1–2 Tage
Augsburg <sup>14</sup> /Donaustauf	39 km	163 km	3–4 Tage
Donaustauf/Passau	2369/2227 km Donau	142 km	3 Tage
Donaustauf/Aschach	2369/2160 km	209 km	4 Tage
Donaustauf/Linz	2369/2135 km	234 km	5 Tage
Donaustauf/Stein <sup>15</sup>	2369/2003 km	366 km	7–8 Tage
Donaustauf/Wien	2369/1929 km	440 km	9–10 Tage
Passau/Linz	2227/2135 km Donau	92 km	2 Tage
Ulm/Donaustauf	2587/2369 km	218 km	5 Tage
Ulm/Wien	2587/1929 km	658 km	13–15 Tage

<sup>13</sup> Die Entfernung vom Regensburger Pegel zum ehemaligen Standort des Donaustaufer Mautamts konnte inzwischen genau erhoben werden. Er liegt heute nur 8 (anstatt 12) km vom Regensburger Pegel entfernt. Freundliche Mitteilung von Hans Gutthann und Gerd-Dieter Vangerow, Donaustauf.

<sup>14</sup> Pegelstand an der Wertach-Einmündung.

<sup>15</sup> Die Mautstelle befand sich damals in Stein vor der Stadt Krems.

Die größten Schifffahrtshindernisse auf der österreichischen Donau befanden sich im Bereich des sogenannten Strudengaus, und zwar im Besonderen auf dem Stromabschnitt zwischen Grein (Stromkilometer 2079) und St. Nikola (Stromkilometer 2075). Die dort befindlichen drei Strombarriären stellten für die Donauschifffahrt von alters her gewaltige Herausforderungen dar, nämlich der «Schwall» bei Grein, der «Strudel» nahe der Ruine Werfenstein und der «Wirbel» beim ehemaligen Hausstein oberhalb von St. Nikola.<sup>16</sup> Ingenieur Joseph Walcher<sup>17</sup> hält in dem ausführlichen Bericht die «*wahre Lage der Strudelfelsen*» über die zwischen 1778 und 1781 erfolgten Arbeiten in anschaulicher Weise fest:

«Die Felsen im Strudel sind nicht einzelne schmale Felsen, wie man aus ihren Benennungen Maißenkugel, Markkugel, Wolfskugel etc. schließen könnte, sondern Hervorragungen des durchaus felsigten Flußbettes, welche, weil ihre höchsten Theile vom Sande und Wasser sehr glatt abgeschliffen, und unter klarem Wasser bei ruhiger Witterung gleichsam kugelförmig erscheinen, von den Schiffleuten so genennet werden. Die berühmtesten derselben zeigen sich in der Durchfahrt durch den Strudel in nachstehender Ordnung.

1. Gleich bei der Einfahrt in den Strudel in der besten Fahrstraße liegen fünf gefährliche Steinkugeln. Ueber eine aus diesen müssen die Schiffe unumgänglich fort und im Monat November lagen sie nur zwei  $\frac{1}{4}$  Schuh<sup>18</sup> tief.

2. Etwas unterhalb zur Linken nahe an der Fahrstrasse liegt die sogenannte Markkugel, welche aus zwei ungeheuern Felsenstücken zusammengesetzt schien.

3. Noch weiter hinab sind ebenfalls zur Linken die Dreispitzen, welche mit dem Bombengehäckelt zusammenhängen. Bei diesen dreien müssen die Schiffe hart vorbei fahren.

4. Rechterhand am Wörthufer bei dem großen Roßkopf, von den Dreispitzen gegenüber, sind viele schichtenweise an einander hangende Felsen, welche nicht nur die Strombahn schmälern, sondern als eine natürliche Steinwehr das Stromwasser gegen den Wildriß hinauswerfen, und also den schon beschriebenen gefährlichen Ausfall befördern.

<sup>16</sup> Dosch, Franz: Die theresianischen Wasserbauarbeiten im Struden ab 1763. In: Schriftenreihe des Arbeitskreises Schiffahrts-Museum Regensburg e.V., Band 11, S. 53–84.

<sup>17</sup> Joseph Walcher, ein ehemaliger Jesuit, wurde 1773 Leiter einer eigenen Navigationsdirektion und war ab 1777 zuständig für die Beseitigung der im Strudel die Schifffahrt beeinträchtigenden Hindernisse.

<sup>18</sup> Umrechnung der österreichischen Maße (nach DDSG-Almanach, 1890)

1 Klafter = 1,896 m = 6 Fuß (Schuh) = 12 Gmind = 72 Zoll.

1 Fuß = 1 Schuh = 31,608 cm = 6 Gmind = 13 Zoll; 1 Gmind (auch Gemünd) =  $\frac{1}{2}$  Schuh = 6 Zoll = 15,804 cm. 1 Zoll = 2,634 cm; 1 Kubikklafter = 3,4 m<sup>3</sup>.

5. In der Mitte des Strudels, in der besten Naufahrt, liegt die Maißenkugel, welche aus einem sehr großen, und zweien minder großen Felsen besteht. Ueber diesen dreifachen Steinhaufen mußten die Schiffe unmittelbar darüber fahren, und zu derselben Zeit waren sie kaum über zwei Schuh tief.

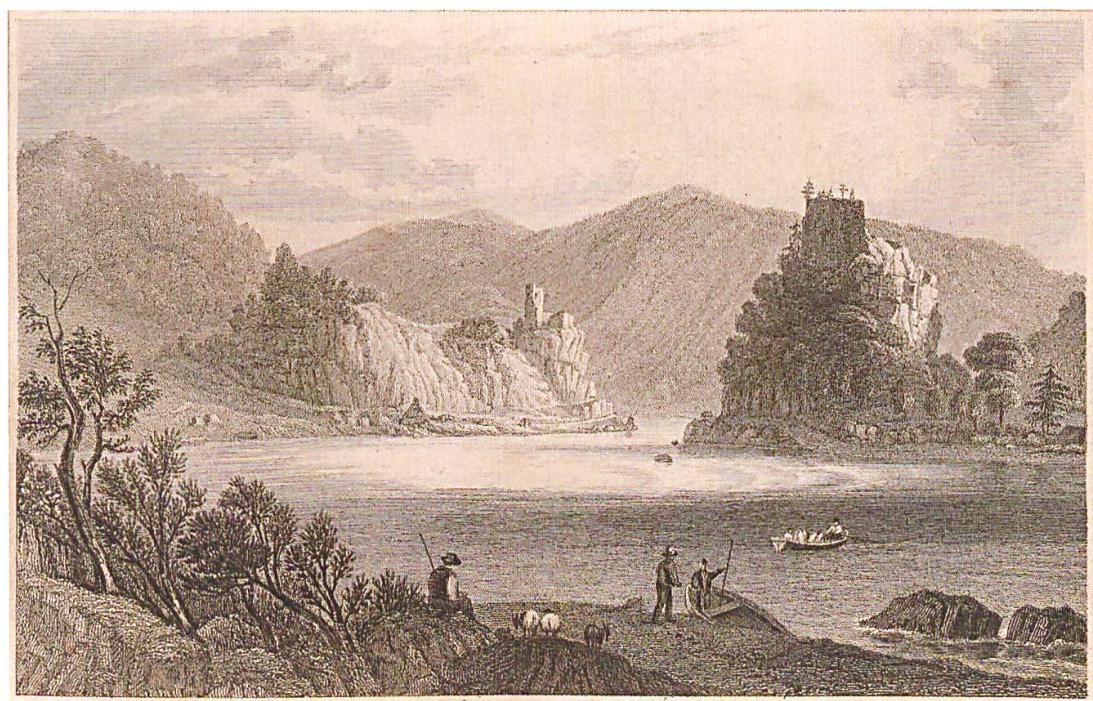
6. Unterhalb der Maißenkugel ist zur Linken die berühmte Wolfskugel, welche zwar seitwärts aber doch so liegt, daß der hintere Theil der Naufuhren oder die Steuer öfters mit Gefahr darüber fortschleifen muß.

7. Mit der Wolfskugel hängt eine lange Reihe Steinklippen, die sogenannte Hut zusammen, welche sich abwärts, in einer Tiefe von zwei Schuh zwei Zoll, durch mehr als den halben Strom erstrecket. Ueber den untersten Theil dieser Hut mußten die Schiffe eben so, wie über die Maißenkugel unumgänglich fahren.

8. Gerade von der Hut gegenüber nahe am Wörthufer, der kleine Roßkopf genannt, liegt wieder schichtweise eine Reihe Felsen, und gleich unterhalb

9. Bei der Ausfahrt des Strudels eine andere fast ähnliche, welche weil sie sehr seicht sind, die Gegenfuhren zwingen, sich in den Hauptschwall hinaus zu tauchen, und der ganzen Macht des Stroms entgegen zu arbeiten.

10. Unterhalb des eigentlichen Strudels neben und unweit des Wildriß gehäckelt ist wiederum ein großer Fels, der das Roß genannt wird, und



Die Strudel bei Grein um 1840: Stahlstich aus Meyers Universum 1840.

11. Vom Roß gegenüber reicht ein großes Felsenstück, der Keller genannt, vom rechten Ufer in den Strom hinein. Diese zwei Felsen, das Roß und der Keller, konnten den Schiffenden noch dazumal, da sie schon glücklich durch den Strudel hindurch gekommen sind, eine Furcht verursachen, wenn sie nicht kurz vorher eine viel größere Gefahr überstanden hätten.

12. Etwa 50 Klafter unter dem Roß, nachdem das Waldwasser aus seinem Rinnale ausgetreten, ist eine lange Reihe von Felsen, oder ein Felsenrücken, bei dem Geländer genannt, welches sich schief bis in die Mitte des Flußbettes hin erstrecket. Das Wasser aus dem Wildriß und aus dem Strudel hat eine sehr anstößige Richtung gegen diese Felsen, welche aber von dem Waldwasser, so an der oberen Seite der gedachten Felsenreihe vorbeiströmt, zum Vortheil der durch den Strudel herabkommenden Schiffe gebrochen und hinweggedrängt wird.

Obwohl ein jeder von den bemerkten Strudelfelsen einem jeden Fahrzeuge gefährlich werden kann, so wußte man doch aus sicheren Erfahrungen, daß den Gegenzügen gemeiniglich die Maißenkugel, und den Naufuhren die Wolfskugel die nachheiligsten gewesen. Die erste zwar wegen ihrer schon angemerkt Untiefe, die andere aber wegen gewaltigem Seitenausfall gegen den Wildriß.»

Auch in der bayerischen Donau wurden immer wieder Felsenbeseitigungen im Flußbett erforderlich, so etwa im Jahr 1624, als die Mautrechnung unter dem Vermerk «*Einzig Ausgab*» die Beseitigung etlicher großer Steine aus der Donau sehr genau beschrieb.<sup>19</sup> Dort heißt es darüber: Nachdem in der Donau «enndthalb»<sup>20</sup> des Markts Donaustauf «nächst unterhalb der Brücke vor dem anndern [zweiten] Joch, wo die Naufahrt durchgeht, etliche große Steine im völligen Rinnsal gelegen, welche bei kleinem Wasser den heraufgehenden Hohenauen, besonders den großen kurfürstlichen Salzschriftungen verhinderlich und merklichen Schaden dabei zu befürchten gewesen, ist solches dem Rentmeister berichtet worden. Zur Herausbringung [Entfernung] solcher Steine wurde der Schärdinger<sup>21</sup> Brückenmeister Wolf Dobler hierher befohlen, ihm dafür täglich 1 fl. 30 kr. und seinen Knechten jedem 30 kr. als Entlohnung zugesagt, welche am 12. Oktober von Schärding aus mit den zum kurfürstlichen Mautamt gehörigen und zu dieser Arbeit notwendigen Instrumenten ausgereist und am 19. des Monats auf dem Wasser

<sup>19</sup> FZA, Herrschaft Donaustauf Nr. 332, folio 40 f. Der Text wird jedoch nicht wörtlich zitiert.

<sup>20</sup> lies: jenseits.

<sup>21</sup> Donaustauf/Schärding, Entfernung etwa 165 Flußkilometer.

hierher gekommen sind.»<sup>22</sup> Die dann begonnene Arbeit beendete man am 10. November. Mehr als 60 große und kleine Stücke brach man dabei heraus und räumte das Rinnsal so frei, dass in Zukunft kein Schaden mehr zu befürchten war. Die Kosten beliefen sich für die 30 Tage Arbeit sowie für die Heimreise und den Rücktransport des Werkzeugs, zusammen insgesamt 35 Tage,<sup>23</sup> für den Meister mit 52 fl. 30 kr. und die vier Knechte mit 70 fl., auf insgesamt 122 fl. und 50 kr. Drei dem Brückenmeister für die Arbeit zugeteilte Zimmerknechte erhielten für zweimal 8 und einmal 6 Tage à 30 kr. insgesamt 11 fl. Die hier ebenfalls benötigten Scharwerker bekamen jeder an Scharwerksgeld täglich 2 Pfennige, insgesamt 56 kr.

Letztlich gab man dem Brückenmeister, da er zuvor mit einem Knecht nicht allein «das Wasser anfangs abgestochen», sondern sich «gar mit bloßem Leib in das Wasser hineinbegeben» und nachgesehen [hatte], wie die Steine liegen und wie sie herauszubringen, für solche Gefahr und Mühwaltung samt An- und Abreise als Deputat für 7 Tage 10 fl. 30 kr. sowie für die Knechte 3 fl. 30 kr.

Wie sieht es mit den verfügbaren Wasserfahrzeugen aus? Über die Flößerei auf der Iller erfahren wir Folgendes: Der erste fahrbare, aus den Alpen kommende Nebenfluss der Donau, die 2 km oberhalb Ulm einmündende Iller, hat eine zeitlich weit zurückreichende Flößerei, die das Holz des Allgäus, von Kempten aus, wo der Fluss flößbar wird und wo es drei Anmachplätze (Bindeplätze) gab, sowie von unterhalb liegenden Anmachplätzen in die Donau beförderte.<sup>24</sup>

Die Donauflößerei: Die dortige Flößerei ist im Allgemeinen als Fortsetzung der Flößerei auf den Zubringern anzusehen, wobei die aus diesen in die Donau gebrachten Flöße gewöhnlich (ab 1688 aber erstmalig!) zu größeren Donauflößen zusammengesetzt wurden. Dies geschah in Ulm mit den Illerflößen<sup>25</sup>. In den Donaustaufer Mautrechnungen wird ab 1688 zwischen doppelten Flößen und einfachen Flößen unterschieden. Da Neweklowsky zu den doppelten Flößen nichts erwähnt, gehe ich davon aus, dass durch den an den Längsseiten erfolgten Zusammenbau von zwei einfachen Flößen ein solches Doppelfloß entstand, für das auch der doppelte Mautsatz wie bei Einzelflößen bezahlt werden mußte. Wissenschaftliche

<sup>22</sup> Das waren acht Tage auf einem kleinen Schiff, vermutlich einem Dreierl oder Viererl (Längen 6–8 m).

<sup>23</sup> Da es bis Passau donauabwärts ging, dauerte die Heimkehr kürzer als die Fahrt donauaufwärts nach Donaustauf.

<sup>24</sup> Neweklowsky, Ernst: Die Schiffahrt und Flößerei im Raum der oberen Donau, Bd. 1. Linz 1952, S. 545.

<sup>25</sup> Ebenda, S. 409.

Veröffentlichungen wie die von Heinrich Grossman<sup>26</sup> über «Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts» lieferten für diese Arbeit keine brauchbaren Erkenntnisse, weil die Schweizer Händler aus dem Kanton Glarus nur Wasserfahrzeuge aus Schwaben bzw. Baden-Württemberg benutzen konnten, bei denen die Flöße lediglich 5 m breit waren.

Die Ruderschiffe<sup>27</sup>: Unter einer Zille versteht man ein gut gebautes und für längeren Gebrauch bestimmtes Fahrzeug, und zwar von der kleinsten bis zur größten Art. Insbesondere durch die jüngste Arbeit von Henning Petershagen mit dem Titel «Donauschiffahrt ohne Schiffe?»<sup>28</sup> wurde bekannt, dass der Schiffbau in Ulm erst 1570 begann, nachdem zuvor Schopper aus dem Bayrischen und Passauischen die Angelegenheit begutachtet hatten. Am 16. Juli 1570 besagt eine Nachricht: «Simon paurn ist vergonnt, Noch ain en floß vngeuarlich von zwölff baumen, zu zweien schiffen Im Allgew zukauffen.»

Dem ist Folgendes hinzuzufügen: In einem Brief des Stadtarchivs Ulm vom 3. Februar 1959 erhielt ich auf meine Anfrage Bescheid, dass die dortige von 1429 stammende Floßleuteordnung keine Angabe über die Flöße enthält. Die Floßleuteordnung von 1497 setzte dagegen fest, dass das Maß aller Flöße in Ulmer Werkschuhen (0,292 m) gemessen und mit Rötel auf den Stämmen vermerkt werden müsse. Damit hält der Ulmer Werkschuh die gleiche Länge wie der in Altbayern übliche. Mit einem Ratsentscheid vom 7. Oktober 1580 wurde ferner verfügt, dass in Zukunft die auf der Donau geführten Flöße eine bestimmte Breite einzuhalten haben, so die 40 Schuh langen eine Breite von 17 Schuh, was sich ebenfalls mit den Maßen der ab 1560 angefertigten Isarflöße deckte. Ziel aller Bemühungen in Ulm war es, durch den Schiffbau Holz einzusparen, wobei angeblich der Bau von zwei Schiffen aus einem Floß von 12 Bäumen eine Holzmasse-Ersparnis von fast 50 % bedeutete. Ganz anders aber das Bild einer Wertholzbilanz! Während bei einem 40 Schuh langen und 17 Schuh breiten Ennsbaumfloß<sup>29</sup> jeder der Stämme am Abtrieb (Stirnmaß) 35 cm aufwies und aus etwa 0,45 Fm<sup>30</sup> Holz bestand, so dass das gesamte Fahrzeug 5,4 Fm Holz umfasste, dieses jedoch von durchschnittlicher Qualität, maß

<sup>26</sup> Erschienen in Zürich 1972.

<sup>27</sup> Neweklowsky, S. 171.

<sup>28</sup> Vgl. Petershagen, Henning: Donauschiffahrt ohne Schiffe? In: Ulmer Museum (Hg.) Schopper, Schiffer, Donaufischer. Ulmer Schiffleute und ihr Handwerk. Ulm 1997, S. 20.

<sup>29</sup> Ennsbäume stellten die Verbindung zwischen den einzelnen Brückenjochen her, Flöße aus diesen Stämmen von meist 40 Fuß (Schuh) Länge waren sehr gefragt.

<sup>30</sup> lies: Festmeter (Kubikmeter).

ein Floß von 12 Stämmen und am jeweiligen Abtrieb rund 40 cm Stärke 6,4 Fm, doch weitestgehend in Schnittholzqualität. Denn ein Schiff besteht aus Bohlen und Brettern, sein Bauholz bedarf erst der Säge, ein Floß dagegen besteht aus Stämmen, die nur entrindet und «gesömmert»<sup>31</sup> werden müssen. Dieser künftige Umstieg bedingte somit ein sich verstarkendes Absinken der in den Wäldern vorhandenen Holzqualität. Übrigens wurden die in der Donau Frachtgut befördernden Schiffe in den Donaustaufer Mautrechnungen zeitweise, und zwar 1619 bis 1624, auch größtmäßig beschrieben, so aufsteigend Waidzille, Fischerzille, Dreierl, Viererl, Fünferin, Sechserin, Siebnerin, Achterin und Klozille. Nach einer in Wien 1602 erlassenen Ordnung über die Knechtezahl auf den Schiffen,<sup>32</sup> sollten auf einer Siebnerin ein Meister und sieben Knechte, auf einer kleinen Sechserin oder großen Fünferin ein Meister und fünf Knechte sein. Die meisten der obigen Schiffsnamen sind also von ihrer Mannschaftszahl abgeleitet.

Welches Gesamtgewicht konnten nun solche Flöße tragen? Hier gelang es mir schon vor Jahren, aus den Ulmer Weintransporten nach Bayern und mit Hilfe der Mautrechnung von Kelheim aus dem Jahr 1594<sup>33</sup> Floß- und Fasszahlen aufzufinden, die sich mit den in Ulmer Litern angegebenen Weinen<sup>34</sup> zu Transportgewichten der Flöße addieren ließen. Die vor allem für Ulmer Flöße mit meist 40 Schuh Länge (11,68 m) und für die häufig als Platten, oft nur als Plättel in den Mautrechnungen beschriebenen Schiffe genannten Beladungsmengen<sup>35</sup> mögen nun manchem zu gering erscheinen. Sie ergaben sich aber aus den in der Kelheimer Mautrechnung von 1594 jeweils vorgetragenen Weinmengen samt Fässerzahl. So wird für die Lieferung in 10 bis 16 Fässern mit der Höchstmenge von 58 Eimern Wein ein Fahrzeug angesetzt. Für noch ausstehende Verkäufe waren die Fassmengen auch 10 bis 16, hier aber mit der Spitze von 59 Eimern (= 236 Zentner oder rund 12 t). Die zweite Fassgruppe in dieser Mautrechnung bestand bei der Auslieferung aus 25 Fässern mit 102, bis 30 Fässer mit 118 Eimern, für den Verkauf aus 27 Fässern mit 110 Eimern, bis 33 Fässer mit 118 Eimern. Daher beanspruchten die genannten Weinmengen jeweils 2 Fahrzeuge,

<sup>31</sup> Die damals nur mit Äxten zu fällenden Floßbäume wurden danach den Sommer über zum Austrocknen an sonnige Stellen vor der Weiterverarbeitung liegen gelassen.

<sup>32</sup> Hofkammerarchiv Wien, Niederösterreichische Herrschaftsakten (HKA Wien, N.O. HA) S. 139, folio 1293.

<sup>33</sup> Staatsarchiv Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing Nr. 2355, Mautrechnung von Kelheim 1594 folio 89.

<sup>34</sup> Damals hieß das Maß für Wein und Bier ‚Emer‘. 1 Ulmer «Emer» enthielt 164,6 Liter Wein.

<sup>35</sup> Die Beladungsmenge ist stets der Ausgangspunkt für das errechenbare Beladungsgewicht.

beladen mit bis zu 118 und 442 Zentner (= rd. 22 t) wiegende Eimer. Die dritte Fassgruppe besaß für die Lieferung allein den Wert von 54 Fässern mit 197 Eimern; für den Verkauf reichte sie nur von 43 Fässer mit 160 Eimern bis 50 Fässer mit 184 Eimern. Bis zu einer Ladung von 54 Fässern mit 197 Eimern benötigte man also 3 Fahrzeuge, die maximal bis zu 780 Zentner (= 40 t) bewältigten. Die drei deutlich getrennten Fassmengen aus 10 bis 16,25 bis 33 und 43 bis 54 Stück lassen keine andere Erklärung hinsichtlich der Beladung zu. Zum besseren Verständnis der obigen Gewichte ist noch anzumerken, dass 8 ¼ Ulmer Eimer mengenmäßig einem österreichischen Dreiling mit 1 358 Litern entsprachen. 1 österreichischer Dreiling in 2 Fässern wog 34 Zentner und somit 1 Ulmer Eimer 34 Zentner:  $8,25 = 4,1$  Zentner heutiger Bemessung.<sup>36</sup>

## **Der zeitliche Ablauf der Jahrmärkte an Donau und Inn**

Freistädter Paulimarkt	20.1. bis 7.2.
Salzburger Jahrmarkt in der Fastenzeit	zwischen Aschermittwoch und Ostern
Der Deggendorfer blinde Erchtagsmarkt <sup>37</sup>	am 2. Dienstag in der Fastenzeit
Der Deggendorfer Ochsenmarkt	Dienstag vor Palmsonntag
Linzer Ostermarkt	28.3. bis 11.4.
Regensburger Ostermesse	5.4. bis 17.4.
Augsburger Markt an Quasimodogeniti	8.4. bis 14.4.
Passauer Georgidult	17.4. bis 30.4.
Der Deggendorfer Philippi-Jacobimarkt	1.5.
Wiener Pfingstmarkt	29.4. bis 27.5.
Der Deggendorfer Kirsch-Kirchtagmarkt	am dritten Sonntag nach Pfingsten
Ingolstädter Heiliger Kreuzmarkt	1. bis 7.5.
Schärdinger Floranimarkt	4.5. bis 18.5. <sup>38</sup>
Ulmer Veitsmarkt	14.6. bis 16.6.
Straubinger Peter- und Paulimarkt	29.6. bis 5.7.
Augsburger Ulrichsmarkt	1.7. bis 7.7.

<sup>36</sup> Siehe Vangerow, Hans-Heinrich: Linz und der Donauhandel des Jahres 1627. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz (1964), S. 43.

<sup>37</sup> Kandler, Erich: Deggendorf, Stadt zwischen Gäu und Wald, von den Anfängen bis zur Gegenwart. Grafenau 1976, S. 201, 203.

<sup>38</sup> Lamprecht, Johann Ev.: Historisch-topographische und statistische Beschreibung der k.k. landesfürstlichen Gränzstadt Schärding am Inn und ihrer Umgebung, Zweiter Theil. Schärding 1887, S. 187. Freundliche Besorgung durch Mario Puhane, Schärding.

Kremser Jakobimarkt	19. 7. bis 1. 8.
Passauer Jakobidult	25. 7. bis 7. 8.
Ybbser Laurenzimarkt	3. 8. bis 17. 8.
Straubinger Laurenzimarkt	10. 8. bis 16. 8.
Deggendorfer Birn-Kirchtagmarkt	am 4. Sonntag im August
Linzer Bartholomäimarkt	11. 8. bis 7. 9.
Schärdinger Bartholomäimarkt	24. 8. bis 7. 9.
Straubinger Markt zu Mariä Geburt	8. 9. bis 14. 9.
Ingolstädter Mathäimarkt	18. 9. bis 24. 9.
Salzburger Rupertimarkt	23. 9. bis 27. 9.
Regensburger Emmeransmesse	20. 9. bis 2.10.
Kelheimer Michaelimarkt	22. 9. bis 7.10.
Straubinger Michaelimarkt	29. 9. bis 5.10.
Augsburger Michaeli- oder Kirchweihmarkt	27. 9. bis 3.10.
Augsburger Tuchmarkt (Gallimarkt)	13.10. bis 19.10.
Deggendorfer Kalte Markt	am Sonntag nach Galli
Kremser Simeonimarkt	22.10. bis 4.11.
Schärdinger Martinimarkt	11.11. bis 25.11.
Wiener Katharinenmarkt	11.11. bis 9.12.
Deggendorfer Nikolaimarkt	6.12.
Ulmer Nikolausmarkt	5.12. bis 7.12.

## Die Handelsware der Glarner

Nach den Mautrechnungen der Regensburger Beimaut in Donaustauf aus den Jahren 1668 bis 1723 unternahmen 38 meist als Tischhändler tätige Männer aus dem Kanton Glarus in diesen Jahren 66 Fahrten, die wohl überwiegend nach Wien führten, wo alle nicht aus Österreich stammenden Floß- und Schiffführer ihre Fahrzeuge verlassen mussten und nicht weiterreisen durften. In der Hauptsache handelte es sich wohl um Jahrmarktbesuche, denn die Schiefertische stießen sicher in erster Linie beim Adel auf Interesse. Dies aber bedeutete, dass vor allem Passau, vielleicht auch noch Linz und vor allem Wien Lieferziel gewesen sein müssen. Insgesamt benützten sie für den Transport ab Aitrach bzw. dann weiter ab Ulm 57 Flöße, 1 Flößel (= 1 kleines Floß), 6 einfache Flöße, 1 einfaches Flößel, 4 doppelte Flöße, 1 Schiff und 4 Zillen (Schiffe). Die Handelsware bestand vor allem aus steinernen Tischen und steinernen Schreibtischen, ferner aus Schreibtafeln und ebenfalls aus Schweizer Vieh. 1 Floß brachte nur (Schweizer) Käse und 1 weiteres ½ Ladung davon und Fischschmalz sowie Juchten(stiefel).



oben: Glarner Schiefertisch. Gemäß Rückfrage bei Frau Elmer (ca. 75–80-jährig), frühere Wirtin des Gasthauses Elmer, Matt, gehörte dieser Tisch schon seit jeher zum Haus. Das Gasthaus Elmer in Matt ist 170- bis 180-jährig. Der Bahnhof für die Sernftalbahn (SeTB)<sup>39</sup> befand sich vor dem Gasthaus, der Wartesaal war in einer Nebenstube. (Foto Markus Brunner)

unten: derselbe, aber an beiden Enden ausgezogene Schiefertisch. (Foto Markus Brunner)

<sup>39</sup> Der Schiefer wurde ab 1905 mit der SeTb aus dem Tal abtransportiert. Daher wäre es ein Tabubruch gewesen, Räume an die Sernftalbahn zu vermieten und einen Schiefertisch mit fremdem Schiefer im Wirtshaus zu haben.

Waren aus der Schweiz auf den Wasserfahrzeugen nicht dort beheimateter Flößer oder Schiffer werden erst ab 1604 in Donaustauf vermautet, so von Michael Schultheiß, Ulm, 1 Floß mit Schweizer Kühen. 1609 brachte Mathes Schwarzmänn aus Ulm ebenfalls, aber in einem Schiff, Schweizer Kühe die Donau abwärts. Erst wieder 1653 verschiffte Hanns Wolfender aus Ulm 1 Zille mit Schweizer Kühen zum St. Katharinenmarkt nach Wien. 1656 brachte derselbe eine halb mit St. Galler Leinwand und halb mit Wein gefüllte Zille nach Wien, aber diesmal in der 11. Woche. 1660 verschiffte der Ulmer «Schöfmaister» für den Grafen von Wartenberg<sup>40</sup> 9 Stück Schweizer Vieh. Wenn es auch nicht aus dem Kanton Glarus stammte, so ist es für Bayern ein Beleg, dass auch dortige Adelige schon damals Viehzucht betrieben. 1664 hatte Hanns Glaser aus Ulm seine Zille mit Schweizer Käse beladen. Oswald Hueber transportierte auf einem kleinen «Flössel Stainerne Tische». Weitere solcher Tische kamen zweimal aus Ulm, zweimal aus Augsburg, einmal aus Ingolstadt, (steinerne) Schreibtische zweimal aus Regensburg und Schweizer Vieh zweimal aus Ulm, alles einschließlich des Jahres 1678. Sämtliche Lieferungen stammten aber nicht aus dem Kanton Glarus.

Bereits auf dem ersten, nur fragmentarisch erhaltenen Folio, des ältesten erhaltenen (Ulmer) Rechnungsbandes, werden von einem Gesellen aus «Lautrach an der Iller» mindestens 115 Steinplatten nach Ulm geliefert.<sup>41</sup> Solche Lieferungen finden sich auch in den Rechnungen von 1417 bis 1435. Insgesamt lassen sich Ankäufe und Lieferungen von mindestens 2522 Steinplatten von Isny nach Ulm anhand der Rechnungsbücher nachweisen. Von Isny aus wurde die steinerne Fracht mit Karren nach Lautrach an der Iller transportiert. In Lautrach wurden die Steine auf Flöße verladen und auf dem Wasserweg über die Iller nach Ulm gebracht. Aus der Ulmer Münsterbaurechnung lässt sich ermitteln, dass ein Floß insgesamt 42 Steinplatten fassen konnte. Es handelte sich bei den aus Ulm stammenden Steintischen also zu keiner Zeit um Schiefertische. Gleiches gilt für die Augsburger, Ingolstädter und Regensburger Ware sowie für die von dort gelieferten Schreibtische.

Die Frachtführer aus Ulm, die Schweizer Vieh donauabwärts transportierten, hatten ebenfalls nicht Kühe aus dem Kanton Glarus an Bord.

<sup>40</sup> Die Grafschaft Wartenberg lag zwischen Freising und Moosburg. Freundliche Mitteilung vom stellvertretenden Leiter des Oberösterreichischen Landesarchivs Peter Frauner.

<sup>41</sup> Brehm, Anne-Christine: Die Steingruben bei Isny im Allgäu 1417–1444: Der Bodenbelag des spätmittelalterlichen Münsters und der Bau der Neithardtkapelle. In: Kleine Reihe der Stadt Ulm, Bd. 12, 2015, S. 29–35.

Hier dürfte es sich um Alpvieh aus dem Kanton Graubünden gehandelt haben, das auf einem der bedeutenden Sonthofener Viehmärkte erworben oder in Ulm selbst angekauft wurde. Dies gilt besonders für die Kemptener Flößer, die 1690 4 Flöße mit Schweizer Vieh (37. Woche, Hanns Miller), 1694 1 Floß (derselbe) und 1696 nochmals 1 Floß (Johann Hörman) vertrieben. Hinsichtlich der Sonthofener Viehmärkte wird folgendes berichtet:<sup>42</sup> Die Urkunde von Kaiser Sigismund vom 29. Februar 1429 spricht nur von einem Jahrmarkt, der am Vorabend des Festes des hl. Magnus (6. September) begann und fünf Tage dauerte. Es war ein reiner Viehmarkt, der durch den Alpabtrieb von etwa 1 000 Stück Hornvieh und 100 Pferden aus eigener Zucht bereichert wurde und weit über das Allgäu hinaus jahrhundertelang berühmt war. Zu ihm strömten alljährlich Hunderte von Käufern herbei, auch solche aus Graubünden und anderen Schweizer Kantonen. Merkwürdigerweise war es die Kalenderverbesserung von Papst Gregor XIII. im Jahr 1582, die Unruhen hervorrief. Sie fand durchaus nicht überall den Beifall der bäuerlichen Bevölkerung. Der Ausfall von zehn Tagen verursachte erstmals 1585 auch eine Verschiebung von Aussaat und Ernte, die gerade in den Gebirgsgegenden wegen der klimatischen Verhältnisse an bestimmte feste Termine gebunden waren. Bei der Abhaltung des St. Mangen-Marktes, der am 5. September beginnen sollte, machte sich diese Kalendererneuerung unangenehm bemerkbar, da nunmehr jahreszeitlich dieser Tag noch in die bisher sommerliche letzte Augustwoche fiel, in der das Getreide größtenteils noch auf den Feldern stand und die Bergweiden um diese Zeit für das Vieh besonders ergiebig waren. Dieser Zustand schleppte sich offenkundig bis 1595 fort und tat dem Markt vermutlich schweren Eintrag. Erst in diesem Jahr verlegte der Bischof den Beginn des Marktes um zehn Tage auf den 14. September, womit er mit dem althergebrachten 5. September wieder zusammenfiel. Im 16. Jahrhundert kam ein zweiter derartiger Markt hinzu, der St. Gallen-Markt, beginnend am Vorabend des Festes des auch für das Allgäu bedeutsamen hl. Gallus (16. Oktober). Er stand aber dem St. Mangen-Markt, was den Zutrieb an Vieh und die Zahl der Käufer betraf, bei weitem nach.

Zum Handel mit Glarner Schiefertischen schreibt Adolf Jenny-Trümpy:<sup>43</sup> «Das erste *gewerbliche* Produkt, das die Glarner für den Export in alle Weltgegenden erzeugten, das sie dann auch in der Folgezeit überallhin selbst verfrachteten und begleiteten und das auf diese Weise den glarnerischen Handel in neue Bahnen lenkte, ging von der Gemeinde Ennenda aus. Es

<sup>42</sup> Hipper, Richard und Kolb, Rudolf Aegidius: 1979, Sonthofen im Wandel der Geschichte; freundliche Mitteilung von Fritz Ketterle, Stadtarchiv Sonthofen, hier S. 341–347.

<sup>43</sup> Jenny-Trümpy, Adolf, S. 14 ff.

betrifft dies die in Hartholz eingefassten Schiefertische. Der Sernfthalschiefer, wahrscheinlich schon zur Zeit der Römer bekannt und benutzt, war nachweisbar im 16. Jahrhundert ein Ausfuhrartikel unseres Landes und wurde zu uneingefassten Tischen sowie zu Ofenplatten und Bodenbelägen verwendet. Im Jahre 1616 oder 1617 kam nun ein fremder Schreiner, Jost Bellersheim von Gießen (Hessen), auf die Idee, die Schiefertische in Hartholz einzufassen und so ein Zimmermöbel zu schaffen, das rasch teils in einfacher, teils in reicherer Ausstattung weit und breit zu größter Beliebtheit gelangte. Im sog. Tschudibuch (Sammelwerk der Civilstandsakten der evangelischen gemeinen Kirche Glarus mit Ennenda, Netstal und Mitlödi seit 1598) findet sich die Eintragung, dass Tischmacher Bellersheim in Ennenda wohnte. Wenn einerseits die schönen und praktischen Schiefertische, die noch heute jeder Wohnstube wohl anstehen, damals reissenden Absatz fanden, so ist auch hervorzuheben, dass der Erfinder in Ennenda zahlreiche und rührige Schüler fand. Wenn man das Tschudibuch durchgeht, ist man geradezu verblüfft von der Menge der Tischmacher, Tischfertiger und Tischhändler, welche hier im 17. und 18. Jahrhundert aus den Geschlechtern der Jenny und Oertli, der Aebli, Trümpy, Becker und Altman hervorgegangen sind; es ist kein Zweifel, dass es zu gewissen Zeiten fast kein Haus im Dorfe gab, in dem man sich nicht mit der Erstellung oder dem Vertrieb der eingefassten Schiefertische abgab; seine Einwohnerzahl nahm rasch zu und erreichte im Jahre 1701 ungefähr 950 Seelen. Die Tischmacherei wurde die Quelle des Wohlstandes der dabei beteiligten Familien und ein bedeutsamer Schritt, aus den Älplern, Bauern und Holzern des Landes Glarus in vorwiegendem Masse ein Handels- und Industrievolk zu machen. Die schon genannte Chronik von Pfarrer Tschudi in Schwanden meldet: «1617 fasste ein fremder Schreiner aus Schlesien (?) die Tafeln in saubere Rahmen von Holz ein und unterwies auch einige Leute von Ennenda. Lange Zeit wurden sie von «Welschen» gekauft und weggetragen; erst vor 45 Jahren (also zirka 1670!) haben verschiedene Landleute, allermeistens Ennendarer, den Weg selbst unter die Füße genommen und die in Kisten eingemachten Tische an viel auswärtige Orte zu Wasser und zu Land abzuführen angefangen.

Dabei ist noch anzumerken, dass die Tischhändler nach und nach auch andere Gegenstände in den Bereich ihrer Verkehrstätigkeit zogen und zwar wurden sie aus naheliegenden Gründen zuerst zu der Erkenntnis geführt, dass Harthölzer zur Herstellung anderer schöner Zimmermöbel etc. bei den gleichen Abnehmern ein gesuchter Artikel werden könnte. Infolgedessen entwickelte sich gegen das Ende des 17. Jahrhunderts ein schwunghafter Export von Nussbaum-, Kirschbaum- und Ahornbrettern und auch von bestem Tannenholz für Zimmergeräte und Wandschränke mit furnierter

und eingelegter Arbeit, Kutschen, Flintenschäfte, Mödel für Handdruckereien und Musikinstrumente; für letztern Zweck wurden sie besonders fein geschnitten und dann «Geigenspelten» genannt. ... Als sich die zugänglichen Vorräte in unserm Ländchen, den Urkantonen und Graubünden lichteten, begaben sich solche Hollandfahrer etwa von 1715 an nach Südalien, Südfrankreich, Corsika, Sardinien und Spanien, um Wallnuss-Maserholz, Oliven- und andere feine Holzsorten aufzutreiben.<sup>44</sup>

Ungefähr von der Mitte des 17. Jahrhunderts an fanden auch eingefasste und uneingefasste *Schreibtafeln* und *Griffel* nach allen Richtungen, selbst nach Ostindien und Amerika, guten Absatz, der sich bis Ende des 18. Jahrhunderts auf einer bemerkenswerten Höhe erhalten konnte, während der Tischexport schon vor der Mitte desselben ziemlich nachgelassen hatte. Die Trümpy Chronik meldet nämlich: Jährlich wird eine ansehnliche Zahl Kisten, 160–200 und auch mehr, mit Schreibtafeln angefüllt.» [...]

Es folgen einige Feststellungen, die sich aus der jeweiligen Aktenlage ergaben und die ohne Ausnahme für den von mir vorgeschlagenen Weg zu den Wasserfahrzeugen sprechen. Zölle wurden von den Regierungen an vielen Orten zur Erhebung zugelassen. Günstige Posten, enge Passagen, Schiffslandeplätze, also Stellen, an denen Reisende und Spediteure nicht ausweichen konnten, kamen dabei in Betracht. In Umkehr der zu Rheineck geltenden Regelung wurden zu Lindau von den schweizerischen Marktschiffen Ausgangszölle erhoben. Schon diese aufgezeigte Verbindung mit Lindau beweist, dass Rheineck den Glarnern auch als Ausgangspunkt für die Fahrt über den Bodensee gedient haben muss. Daran änderte sicher nichts, dass es etwas später ebenfalls in Fussach eine Zollstation gab. Dort ergoss sich der aus der Dornbirner Gegend heruntergekommene Fluss gleichen Namens, heute allerdings Dornbirner Ache geheissen, in den See. Der Mündungstrichter bot ebenso wie der des Rheins eine gesicherte Landestelle für Schiffe. Von Anfang an ist die Geschichte des Zolls und des Speditionsmonopols zu Rheineck von Auseinandersetzungen darüber begleitet, was der Pflicht unterworfen und was frei sein solle. St. Gallen trat schon im Jahr 1291 auf den Plan. Damals fiel die Grundsatzentscheidung, die später auch für andere gelten sollte: Handelsware zahlt Zoll, was aber zum Hausgebrauch dessen dient, der die Ware zu Rheineck durchführt, geht frei. Eine ausdrückliche Bestätigung findet sich im Freiheitsbrief der Rheintaler aus dem Jahr 1417.<sup>45</sup> Obwohl mir die einst freie Reichsstadt

<sup>44</sup> Ebenda, S. 19, 20.

<sup>45</sup> Niederer, Gebhard: Entstehung und Geschichte der Gemeinde Rheineck, 2. Bd. Heerbrugg/Rheineck 1975, S. 545, 556.

Lindau keinen hilfreichen Beitrag zu diesem Problem liefern konnte, gibt es neben dieser Mitteilung über den gegenseitigen Schiffs- und Warenverkehr noch eine weitere Gegebenheit, die auch den starken Warenverkehr über die alte Memminger Straße beweist. Am 9. Mai 1632 gaben die Schweden die von ihnen besetzte Reichsstadt Leutkirch auf und zogen sich vor den heranrückenden kaiserlichen Truppen nach Memmingen zurück. Um sich einen Vorsprung zu verschaffen, zündeten sie die wegen ihrer Schönheit weithin berühmte hölzerne Illerbrücke bei Ferthofen an.<sup>46</sup> Da sich das fürstliche Haus nicht in der Lage sah, dort wieder eine neue und sehr kostspielige Brücke zu errichten, schlossen die Handels- und Fuhrleute der Reichsstädte Memmingen und Lindau schließlich mit dem damaligen Grafen Johann Jakob I. von Waldburg-Zeil über den Wiederaufbau der Illerbrücke bei Ferthofen am 12. Januar 1663 einen Vertrag. Aus eigener Initiative verpflichteten sich vorher bereits 1661 eine Reihe von Fuhrleuten, von Baubeginn an acht Jahre lang von ihren Waren den doppelten Zoll zu geben und das übliche Fahrgeld auf der anstelle der Brücke in Betrieb genommenen Farm<sup>47</sup> zu bezahlen.<sup>48</sup> Mehrere Fuhrleute schossen darüber hinaus der Herrschaft 155 fl vor. Jeder von ihnen konnte diesen Vorschuss vom Zoll abziehen lassen. Für die Stadt Lindau unterzeichneten 1663 Amadeus Ekolt, Daniel Heider, Hanns Georg, Jacob und Wolfgang Gensperg, Martin Mathia Stadler, Hans Michel Pfister, Jacob Wachter jun., Johann und Hans Ulrich Müller, Adolph Frey, Christoph Frey.<sup>49</sup> Bei den beiden Letztgenannten handelt es sich vermutlich um Fuhrleute. Dies beweist, auch die Lindauer Kauf- und Fuhrleute hatten regen Güterverkehr in Richtung Memmingen und darüber hinaus.

Allerdings beschwerten sich die Lindauer Handelsleute und Faktoren im Dezember 1666, die neue Brücke sei schlecht gemacht und schwer zu befahren. Wenn sie nicht mit einem Dach versehen werde, könne es geschehen, dass sie in kurzer Zeit wieder verderbe. Sie verlangten, die Brücke «allso verwahrlich zu machen und zu underhalten».<sup>50</sup>

Eine Durchsicht ergab zudem, dass in allen Zollordnungen der Grafschaft Wurzach aus dem 18. Jahrhundert für die Illerbrücke bei Ferthofen die Tische aus dem Kanton Glarus eigens aufgeführt sind: z.B. 23. Sep-

<sup>46</sup> Gesamtarchiv Waldburg-Zeil, ZAWu 2605; freundliche Mitteilung von seinem Leiter Rudolf Beck.

<sup>47</sup> Ursprünglich waren die Farmen Überfuhrschiffe wie in unserem Fall.

<sup>48</sup> Rauh, Rudolf: Der Illerzoll der Herrschaft Marstetten zwischen Kempten und Kellmünz, in: Ulm und Oberschwaben, Band 37 (1964), S. 47–84.

<sup>49</sup> Gesamtarchiv Waldburg-Zeil, ZAWu 2605; freundliche Mitteilung von seinem Leiter Rudolf Beck.

<sup>50</sup> Freundliche Mitteilung von Archivar Rudolf Beck am 16.10.2017.

T.

2. prl mois se pui goffroy vid: lit: 8.  
1. tenu lezondre d'uris dom go,  
2. prl veint 3 denys, à 4 fl.  
6. prl gino frosing vid: lit: 11.  
11. von oing wa gnoll zaber lffoiffa, — , 12, —  
4. prl falcon mois vid: lit: 9.  
11. tiff liston, vamgla rissos land. — , 5, —  
1. cabaz ffribol, uris dom go  
veint.

→ — vio rödig - , wenig mehr oder minder von  
Contour à 10. x.  $\frac{2}{3}$ . tol — n. — 6.  
Marsipin vid. bei Materialien.  
Dritter Tipp: Von Glaris die Rütteln à 12 x.v  
Graf  $\frac{2}{3}$ . tol — — — — n. — 8.

Zwei Auszüge aus Zollordnungen der Grafschaft Wurzach mit Vermerken auf Glarner Händler und deren Ware. (Gesamtarchiv Waldburg Zeil ZAWu 2574)

tember 1705: «1 Tisch Kisten vom glarisser Landt 5 kr.» 1732: «1 Tisch Küsten vom glariser Land 5 kr.» Undatiert (1. H. 18. Jh.) «Tisch-Kisten vom glarisser Land 5 kr.» Projektierte Zollordnung v. Hofrat F.H.J. Münccker, um 1756: «Steinerne Tische von Glaris, die Küsten à 12 kr.,  $\frac{2}{3}$  8 kr.»<sup>51</sup> (Schreib-)Tafeln sind in den genannten Zollordnungen für die Illerbrücke von Ferthofen nicht aufgeführt. Nur in einer Zollordnung für Aitrach vom 24. September 1766 war folgender Eintrag zu finden: «Ein Wagen Hausrat, Hafnergschürr, Glas, Heu, Stroh, Baustein oder Tach-Blatten, Bretter, Latten oder Brennholz, was nicht über die Pruggen zu Ferthofen passirt, wirdt von jedem Pferdt bezogen 4 kr., 1 Glas-Küsten 8 kr., 1 ganze Tisch-Küsten

<sup>51</sup> Gesamtarchiv Waldburg-Zeil, alle ZAWu 2574; freundliche Mitteilung von Leiter Rudolf Beck.

8 kr., 1 deto Tafel-Küsten 6 kr.<sup>52</sup>» usw. Viele Akten sind leider verloren gegangen, z.B. die 1766 eingeführten Zolltagebücher mit Angaben zur Art und Anzahl der Waren und den Namen der Fuhrleute. Schließlich steuert eine am 4. Juni 1807 zu Rheineck vidierte Zollordnung einen Beitrag bei, denn es heißt darin, dass für die Kiste Schiefer oder Glarner Tafeln (in Rheineck!) 2 kr. Zoll und 2 kr. Hausgeld zu entrichten waren.<sup>53</sup>

Es folgen nun die aus den Donaustaufer Mautrechnungen und -manualen (Tagebüchern) entnommenen Schweizer Händler aus dem Kanton Glarus in alphabetischer Reihenfolge. Sie wurden dort unter dem Begriff «Zuständ» verbucht, worunter man Einträge von geringerer Zollhöhe ohne das sonst halb- oder wochenweise Datum einschrieb. Interessant ist, dass man unter dieser Rubrik offenbar auch alle Waren eintrug, die es bei der einst erstmals erlassenen Mautordnung noch nicht gab. Diese Gelder bekamen am jeweiligen Jahresende der Mautner und der Mautgegenschreiber je zur Hälfte. Im Übrigen vermautete man in Donaustauf nicht die Ware, sondern die beladenen Fahrzeuge, also die Flöße und Schiffe. Je nach der Ladungsmenge war das sog. Recht von 3 Schillingen, 2 Pfennigen und 1 Heller zu entrichten.

Bei der folgenden Tabelle ist zu beachten, dass die im Donaustaufer Mautamt tätigen Schreiber die Namen der die Maut entrichtenden Personen nach ihrem Gudünken bzw. Gehör in die Mautrechnungen einschrieben. Susanne Peter-Kubli musste deshalb bei ihrer Nachsuche, um diese Männer als im Kanton Glarus ansässig zu belegen, anhand alter Aufzeichnungen wiederholt Berichtigungen vornehmen, wie dies die übernächste Tabelle verdeutlicht.

Name	Vorname	Herkunft	Wasser-fahrzeuge	Steinerne Tische	Schreib-tische	Schreib-tafeln
Aible	Balthasar	Claris, 1690	1 Floß (Fl)	+	-	-
Altmann	Caspar	Claris, 1717	1 Flössel	+	-	+
		1717	1 Floß	+	-	+
		1718	1 dopp. Fl	+	-	+
		1718	1 Fl	+	-	+
		1719	1 Fl	+	-	+
		1719	1 Fl	+	-	+
		1723	1 dopp. Fl	+	-	+
Eberle	Caspar	Claris 1673	1 Fl	-	+	-

<sup>52</sup> Ebenda

<sup>53</sup> Niederer, Anmerkung 44, S. 589.

		1675	1 Fl	-	+	-
		1678	1 Fl	+	-	-
Eberle	Melchior	Claris 1705	1 einfaches Fl	+	-	+
Eng	Friderich	Claris 1689	1 Fl	Tischblätt.	-	-
Ernst	Wolf	Claris 1675	1 Fl	-	+	-
Fuchs	Jacob	Claris 1674	1 Fl	-	+	-
Härtl	Friderich	Claris 1723	1 Fl	+	-	+
Hausler	Friderich	Claris 1688	1 Fl	Schieferti.	-	-
Heßle	Friderich	Claris 1690	1 dopp. Fl	Schieferti.	-	-
		Claris 1691	1 Fl	-	+	-
		Claris 1692	3 einfache Fl	+	-	-
		Claris 1694	1 Fl	-	+	-
		Claris 1695	1 Zille (Zi)	+	-	-
		Claris 1696	1 Fl	-	+	-
		Claris 1697	½ Fl	+	-	-
		Claris 1699	1 Fl	+	-	-
Heßle	Hainrich	Claris 1668	1 Zi	-	+	+
Hörmann	Johann	Claris 1674	1 Fl	-	+	-
Hörmann	Melchior	Claris 1674	1 Fl	-	+	-
Jenny	Friderich	Claris 1678	1 Zi	+	-	-
		Claris 1688	1 Fl	Schieferti.	-	-
		Claris 1693	1 Fl	-	+	-
		Claris 1694	1 Fl	+	-	-
		Claris 1699	1 Fl	+	-	-
		Claris 1702	1 Fl	+	-	-
Jenny	Friderich	Claris 1705	½ einfach. Fl	+	-	-
		Claris 1705	1 Flsl	+	-	-
		Claris 1706	1 einfach. Fl	+	-	+
		Claris 1707	1 einfach. Fl	+	-	-
Jenny	Hanns	Claris 1675	1 Fl	-	+	-
Jenny	Hanns Gg.	Claris 1676	1 Schiff	+	+	-
Jenny	Jacob	Claris 1687	1 Fl	Schieferti.	-	-
Jenny	Melchior	Claris 1674	1 Fl	-	+	-
Jacob	Hanns	Claris 1685	1 Fl	+	-	-
Jabole	Jacob	Claris 1690	1 Fl	Tischblätt.	-	-
Jelin	Johannes	Claris 1689	1 Fl	Schieferti.	-	-
Joanni	Melchior	Claris 1674	1 Fl	-	+	-
Koch	Andrae	Claris 1692	1 Fl	-	+	-
Peckher	Jacob	Claris 1690	1 Fl	Schieferti.	-	-
		Claris 1691	1 dopp. Fl	Schieferti.	-	-
Rausch	Joseph	Claris 1706	1 Fl m. wenig	+	-	-

Scuti	Balthasar	Claris 1723	1 Fl	+	-	+
Scuti	Christoph	Claris 1723	1 Fl	+	-	+
Trimpy	Friderich	Claris 1690	1 Fl	Schieferti.	-	-
Wabl	Jacob	Claris 1687	1 Fl	Schieferti.	-	-
Wachter	Mathias	Claris 1689	1 Fl	Schieferti.	-	-
Wildt	Mathias	Claris 1688	1 Fl	Schieferti.	-	-
		Claris 1689	2 Fl	-	+	-
		Claris 1690	1 Fl	-	+	-
Windler	Jacob	Claris 1689	1 Fl	Tischblätt.	-	-

Bei Hörmann wurde der in den Donaustaufer Mautrechnungen von 1674 eingeschriebene Vorname Michael durch Melchior ersetzt, da Michael in dieser Familie nicht üblich war. Ein Gleiches gilt für den jetzt Melchior genannten Michael Jenny.<sup>54</sup> Zwei Fahrten im Jahr werden auch bestätigt, so bei Friederich Jenny, 1705 und Caspar Altmann 1717, 1718, 1719.

Name	Vorname	Herkunft	Wasserfahrzeuge	Vieh	Käse	Fisch-schmalz	Juch-tenleder	Arme Leute
Eberle	Bärtlmes	Claris 1674	2 Fl	+				
Friz	Mathias	Claris 1695	3 Fl	+				
Genius	Martin	Claris 1723	1 schlechtes Flsl					+
Heßle	Friedrich	Claris 1695	1 Fl		+			
			½ Fl		+			
Jenny	Friedrich	Claris 1705	½ Fl					
			+					
Schäfel	Johann	Claris 1674	2 Zi	+				

Der 1723 erfolgte Transport von armen Leuten und dies dazu auf einem schlechten Flößlein besagt, dass es sich hier um Auswanderer aus der Schweiz gehandelt haben muss, die sich vermutlich in Ungarn ansiedeln wollten. Das Wort schlecht ist hier mit armselig zu übersetzen.

Zu obiger Tabelle gehört der Nachweis, welche Mautrechnungen in Donaustauf Einträge über Schiefertischhändler aus Claris (Glarus) enthalten.

- 1668      Ein Glarner Händler.
- 1669      Keine Mautrechnung vorhanden.
- 1670      Kein Glarner Händler.
- 1671      Kein Glarner Händler.

<sup>54</sup> Die Berichtigungen erfolgten durch Susanne Peter-Kubli, wofür ich mich bedanke.

1672	Keine Mautrechnung vorhanden.
1673	Zwei Glarner Händler.
1674	Sieben Glarner Händler.
1675	Drei Glarner Händler.
1676	Ein Glarner Händler.
1677	Keine Mautrechnung vorhanden.
1678	Zwei Glarner Händler.
1679	Kein Glarner Händler.
1680/85	Türkenkrieg. Keine Glarner Lieferungen über die Donau.
1681	Keine Mautrechnung vorhanden.
1682	Kein Glarner Händler.
1683	Keine Mautrechnung vorhanden.
1684	Kein Glarner Händler.
1685	Ein Glarner Händler. (Wasserschaden mit teils bereits zerlegten Seiten)
1686	Ein Tagebuch vorhanden.
1687	Zwei Glarner Händler.
1688	Drei Glarner Händler.
1689	Fünf Glarner Händler.
1690	Sechs Glarner Händler.
1691	Zwei Glarner Händler.
1692	Zwei Glarner Händler.
1693	Ein Glarner Händler.
1694	Zwei Glarner Händler.
1695	Drei Glarner Händler.
1696	Ein Glarner Händler.
1697	Ein Glarner Händler.
1698	Kein Glarner Händler.
1699	Zwei Glarner Händler.
1700	Keine Mautrechnung vorhanden.
1701	Keine Mautrechnung vorhanden.
1702	Ein Glarner Händler.
1703	Kriegstroublen in Bayern.
1704	Kriegstroublen in Bayern.
1705	Drei Glarner Händler.
1706	Zwei Glarner Händler.
1707	Ein Glarner Händler.
1708	Keine Mautrechnung vorhanden.
1709	Keine Mautrechnung vorhanden.
1710	Keine Mautrechnung vorhanden.

1711	Rückgabe der Herrschaft Donaustauf an den Bischof von Regensburg und ab sofort andere Gestaltung der Mautrechnungen unter Entfernung der Rubrik «Zuständt» aus den Büchern. Ein Tagebuch vorhanden.
1712	Keine Mautrechnung vorhanden.
1713	Kein Glarner Händler.
1714	Keine Mautrechnung vorhanden.
1715/1716	Ein Tagebuch vorhanden.
1717	Zwei Glarner Händler.
1718	Drei Glarner Händler.
1719	Zwei Glarner Händler
1720	Keine Mautrechnung vorhanden.
1721	Kein Glarner Händler.
1722	Keine Mautrechnung vorhanden.
1723	Fünf Glarner Händler.
1730	Aus dem Buch «Handel und Industrie des Kanton Glarus»: Hanns Thomas Trümpy, ein an der Günsburger Brücke in der Donau ertrunkener Glarner Händler.

Die in der Schweiz gefundenen Tischhandelsleute bzw. Tischfergger, die in Donaustauf ihre Waren vermautet haben<sup>55</sup>:

- Tischhandelsmann Balthasar Aebli, 1657–1716, verheiratet, und sein Bruder hatten das Unglück, dass ihr Schiff bei Pont d'esprit an die Brücke anfuhr und ihre Ware unnütz wurde. Balthasar war halb krank von Hause weggereist und starb in Nizza. Sie handelten schwerpunkt-mäßig mit Holz.<sup>56</sup>
- Tischhandelsmann Kaspar Altmann von Ennenda, 6.5.1678–12.3.1719, verheiratet, verstorben in Wien nach 16 wöchentlicher Krankheit an der Wassersucht.<sup>57</sup>
- Tischhändler Hans Heinrich Altmann, sein Sohn, von Ennenda, 2.6.1702–19.7.1744, verheiratet, verstorben auf seiner Handelschaft in Wien.
- Gesandter Heinrich Hösli von Ennenda, des Schiffmeisters und Rathsherrn Matheus Sohn, 6.2.1624– ?, verheiratet. Die Söhne Matheus, Fridolin, Heinrich haben am 12. Mai 1667 das Tagwenrecht von Glarus erneuert.

<sup>55</sup> Freundliche Bereitstellung durch Susanne Peter-Kubli und Archivar Beat Mahler.

<sup>56</sup> Jenny-Trümpy, S. 16–18, S. 20.

<sup>57</sup> Genealogiewerk des Kantons Glarus von Johann Jakob Kubli-Müller, im Landesarchiv Glarus unter der Archivsignatur «LAGL GE».

- (Tischhandelsmann) Fridolin Hösli von Ennenda, 9.10.1654– ?, verheiratet. Anno 1708 hat Fridolin Hösli in der Maiengemeinde das Tagwenrecht von Glarus erneuert.  
Ursprünglich gehörten Ennenda, Ennetbühl und andere Dörfer zur Kirchgemeinde Glarus. Als Ennenda eine selbständige Gemeinde mit eigener Kirche wurde, wollten die Hösli, obwohl seit mehreren Generationen in Ennenda wohnhaft, ihr Bürgerrecht von Glarus behalten, respektive sie liessen es erneuern.<sup>58</sup>
- Tischhändler Fridolin Jenny von Ennenda, 1606–21.3.1733, «ein abgebrauchter und abgelebter Mann», verheiratet.
- Tischhändler Hanns Jenny von Ennenda, 1645–1685, verheiratet, im Ozean ertrunken.
- Tischhandelsmann Jakob Jenny, verheiratet, verstorben 1646 auf seiner Handelschaft in Petersburg.
- Tischhandelsmann Melchior Jenny von Ennenda, 1644–1682, verheiratet.<sup>59</sup>
- Tischfergger [etwas ferggen heißt im Glarnerdeutschen etwas Schweres tragen, was ja auf die Schiefertische zutrifft] und Tischhandelsmann Fridolin Trümpy von Ennetbühl, 14.4.1658–21.11.1714, verheiratet.
- Tischhandelsmann Hans Thomas Trümpy von Ennenda, 1682–1730, verheiratet. Ertrank in der Donau an der Günsburger Brücke.
- Tischhandelsmann Johannes Trümpy von Ennetbühl, 11.10.1663–16.2.1728, verheiratet.
- Schiffmeister und Hausmeister Mathias Wild von Matt, 11.11.1652–?, lebte noch 1714, verheiratet.

Was diese an sich wenigen Angaben verraten, ist erschreckend. Zum einen zeigt es sich, dass auch die Schweizer Händler überwiegend Nichtschwimmer waren – was damals ebenso für die an der Donau gelegenen Bewohner zutraf. Sodann ist erkennbar, dass damals häufig Seuchen auftraten und auch kriegerische Ereignisse den Lebensfaden abschnitten. Dabei zeigten die Donaustaufer Mautrechnungen, dass Donaufahrten aus Glarus nur stattfanden, wenn an der Donau keine militärischen Verwicklungen stattfanden oder zu erwarten waren. Lediglich 1705, als österreichische Soldaten am Sendlinger Friedhof weit über 1000 Bayerische Bauern abschlachteten, zahlten in der 13. Woche (am 26.3.) Melchior Eberle und Fridolin Jenny sowie in der 23. Woche (am 2.6.) nochmals Fridolin Jenny ihren Mautobolus in Donaustauf. Auch ist die letzte Nachricht aus der Schweiz

<sup>58</sup> Freundliche Aufklärung durch Susanne Peter-Kubli.

<sup>59</sup> Siehe ebenda.

vom Tod durch Ertrinken an der Günzburger Brücke deshalb von Bedeutung, weil dazu angegeben wird, dass sich vier weitere Tischferger auf dem Floß befanden. Diese «Hilfskräfte» waren sicher erforderlich, denn sowohl die Flöße als auch die Schiffe mussten gesteuert werden, wozu jeweils zwei Mann mit langen Rudern vorne und hinten am Fahrzeug standen, die man je nach Flussbeschaffenheit nach einer Stunde ablösen musste.

Um über den Zeitpunkt der Reisen bessere Auskunft geben zu können, müssen weitere Angaben aus den Tagebüchern mitgeteilt werden. Nur mit ihren Angaben und mit Hilfe der Pegelabstände von an der Donau liegenden Orten können wir die durchgeführten Reisen auch gedanklich begleiten.

### **Mautmanuale (Tagebücher), Wasser-Zueständt<sup>60</sup>**

*1687*

16. Woche (20.–26.4.) Jacob Wabl von Clariß aus der Schweiz 1 Floß  
35. Woche (31.8.–6.9.) Jacob Jenny von Claris, 1 Floß

*1693*

27. Woche (28.6.–4.7.), Fridolin Jenny von Claris, 1 Floß  
Montag, 29.6.

*1695*

19. Woche (8.–14.5.), Fridolin Heßle von Claris, 1 Zille  
Dienstag, 10.5.  
40. Woche (2.–8.10.), Mathias Friz aus der Schweiz, 3 Flöße  
Montag, 2.10.  
43. Woche (23.–29.10.), Fridolin Heßle von Claris, 1 Floß  
Freitag, 28.10.

*1696*

20. Woche (13.–19.5.), Fridolin Heßle von Claris, 1 Floß  
Sonntag, 13.5.

*1697*

20. Woche (12.–18.5.), Fridolin Heßle von Claris, 1 Floß  
Mittwoch, 15.5.,

*1705*

13. Woche (22.3.–28.3.), Melchior Eberle von Claris, 1 einf. Floß  
Mittwoch, 25.3.  
13. Woche (22.3.–28.3.), Fridolin Jenny von Claris, 1 einfaches Floß  
Mittwoch, 25.3.  
24. Woche (31.5.–6.6.), Fridolin Jenny von Claris, 1 einfaches Flößel  
Montag, 2.6.

<sup>60</sup> Zentralarchiv Thurn & Taxis, Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nrn. 573 mit 589.

### *1706*

Volgen hernach die Duppelierungs Zueständt auf dem Wasser, woraus Jr. Kayserl. May. die helffte vnd die yberige helffte denen Beambten gehört.

25. Woche (13.6.–19.6.),

Sonntag, 13.6.

Fridolin Jenny aus der Schweiz, 1 einfaches Floß

39. Woche (19.–25.9.)

Montag, 20.9.

Joseph Rausch von Claris aus der Schweiz, 1 Floß

### *1711*

Rückgabe der Herrschaft Donaustauf an den Bischof von Regensburg. Keine Maut-rechnungsrubrik Zuständt mehr.

### *1717*

15. Woche (11.–17.4.)

Caspar Altman von Claris, 1 Flößel

31. Woche (1.–7.8.)

Caspar Altman von Claris, 1 Floß

### *1718*

15. Woche (11.–17.4.)

Caspar Altman von Claris, 1 doppeltes Floß

32. Woche (7.–13.8.)

Hanns Thomas Trümpy von Claris, 1 Floß

36. Woche (4.–10.9.)

Caspar Altman von Claris, 1 Floß

### *1719*

12. Woche (19.–25.3.)

Caspar Altman von Claris, 1 doppeltes Floß

13. Woche (26.–31.3.)

Thomas Trümpy von Claris, 1 Floß

### *1723*

11. Woche (14.–20.3.)

Caspar Altman von Claris, 1 doppeltes Floß

16. Woche (18.–24.4.)

Christoph Scuti von Claris, 1 Floß

20. Woche (16.–22.5.)

Martin Genius von Claris, 1 Floß

36. Woche (12.–18.9.)

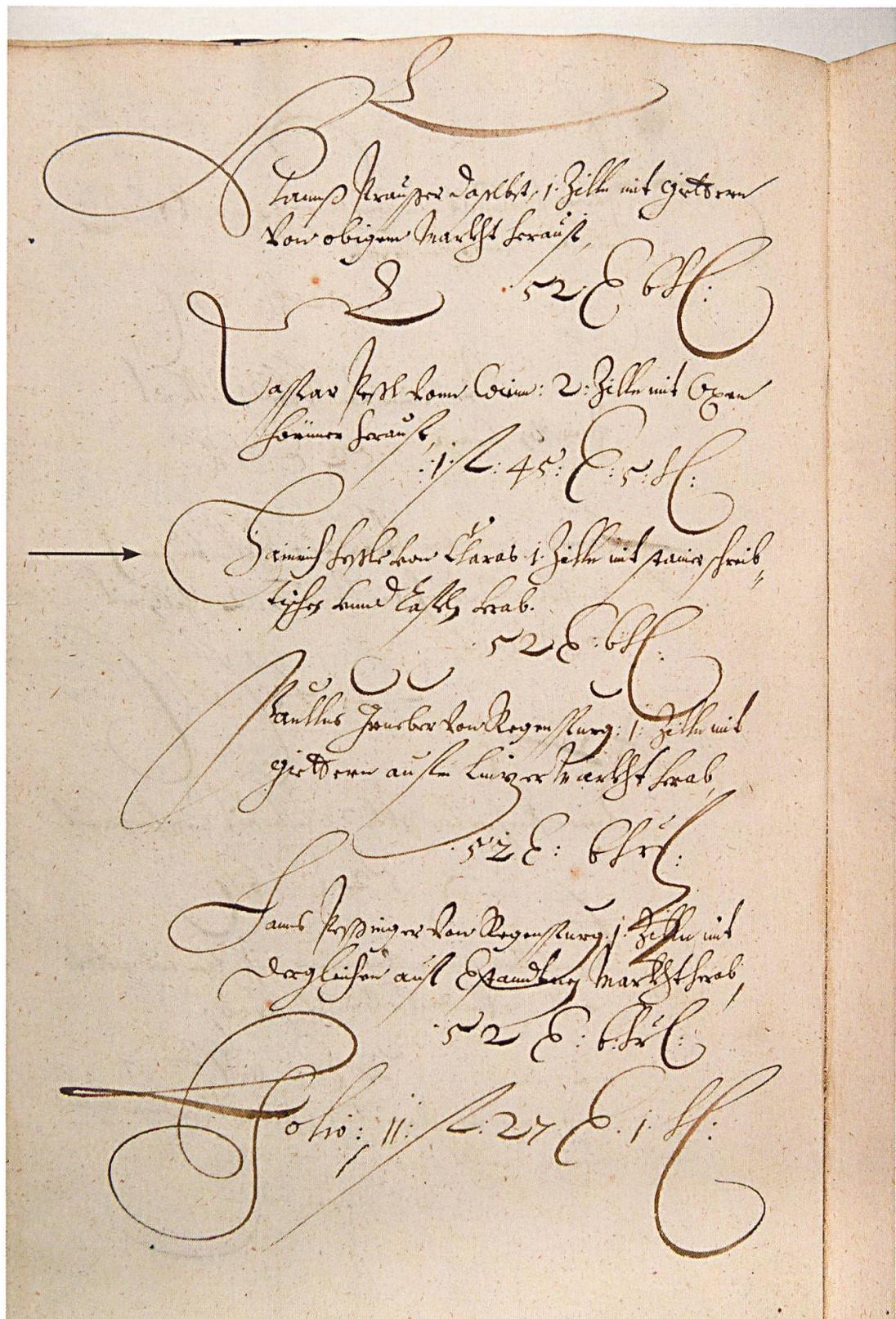
Fridolin Härtl von Claris, 1 Floß

47. Woche (28.11.–4.12.)

Balthasar Scuti von Claris, 1 Floß

Aus diesen wenigen Angaben können wir ersehen, dass in Donaustauf kein Glarner Händler vor der 11. Woche (14.–20.3.) seine Maut bezahlte. Die meisten dieser Leute trafen dort jedoch in der 13. (26.–31.3.) bis 20. Woche (12.–18.5.) ein.

Nimmt man nun die Fahrtstrecken zwischen den Pegelständen, die von Donaustauf nach Passau drei Tage, nach Linz fünf Tage, nach Stain (Krems) acht Tage und nach Wien zehn Tage betragen, so konnten die Tischhändler ab Donaustauf in der 12. und 13. Woche den Linzer Ostermarkt am 30.3. bzw. am 5.4. erreichen. Am 20.4. und am 27.4. gelangten sie zur Passauer Osterdult, am 24.5. zum Wiener Pfingstmarkt und am 12.8. sowie am 18.8. zum Linzer Bartholomäusmarkt. Weitere Besuche dieser bedeutendsten Märkte waren nur möglich, wenn sich die Händler Zeit nahmen und ihre Fahrten vorher unterbrachen. Meine Vermutung, dass sich die Schiefertische am leichtesten auf diesen Märkten verkaufen ließen, dürfte hiermit fraglich sein. Es bleiben deshalb nur zwei Möglichkeiten für Handelsabschlüsse: Es könnten auch kleinere Märkte besucht



Seite aus den Donaustaufer Mautrechnungen von 1668 mit dem Mautnachweis von Heinrich Hösli (Hesle): «Hainrich Hesle von Glarus 1 Zille mit stainern Schreibtischen und Tafeln herab.» (Zentralarchiv Thurn & Taxis, Regensburg)

worden sein oder die Absprachen erfolgten mit den Kaufwilligen an von diesen vorgeschlagenen Orten. Ich bleibe aber dabei, dass angesichts der für die Bevölkerung noch immer wirtschaftlich äußerst angespannten Lage nur der Adel damals solche Tische oder Schreibtische erwerben konnte.

Übrigens brachen die 1668 und 1674 Ennenda verlassenden Schiefer-tischhändler sehr früh im Jahr auf, denn sie sind in Donaustauf 1668 unter der Rubrik «Zuständ» 1674 an 6., 10., 12. und 13. Stelle genannt, was wohl der 10. bis 12. Woche entsprechen dürfte. An Zeitaufwand bis Donaustauf rechne ich mit zwei Tagen für Rheineck, drei weitere Tage bis Lindau, fünf Tage (mit einer Ruhepause) nach Aitrach und weitere zwei Tage bis Ulm. Donaustauf erreichten sie dann nach weiteren fünf Tagen. Insgesamt also 17 Tage, wobei ich drei Tage zugebe, da zumindest beim Anlaufen der Handelstätigkeit über die Donau noch keine Abmachungen für die Bereitstellung von Zugpferden in Lindau und Flößen in Aitrach getroffen waren. Geht man nun drei Wochen von der 11. Woche (14.3.–20.3.) zurück, so ist man in der 8. Woche, also in den Tagen 15. bis 21. Februar.

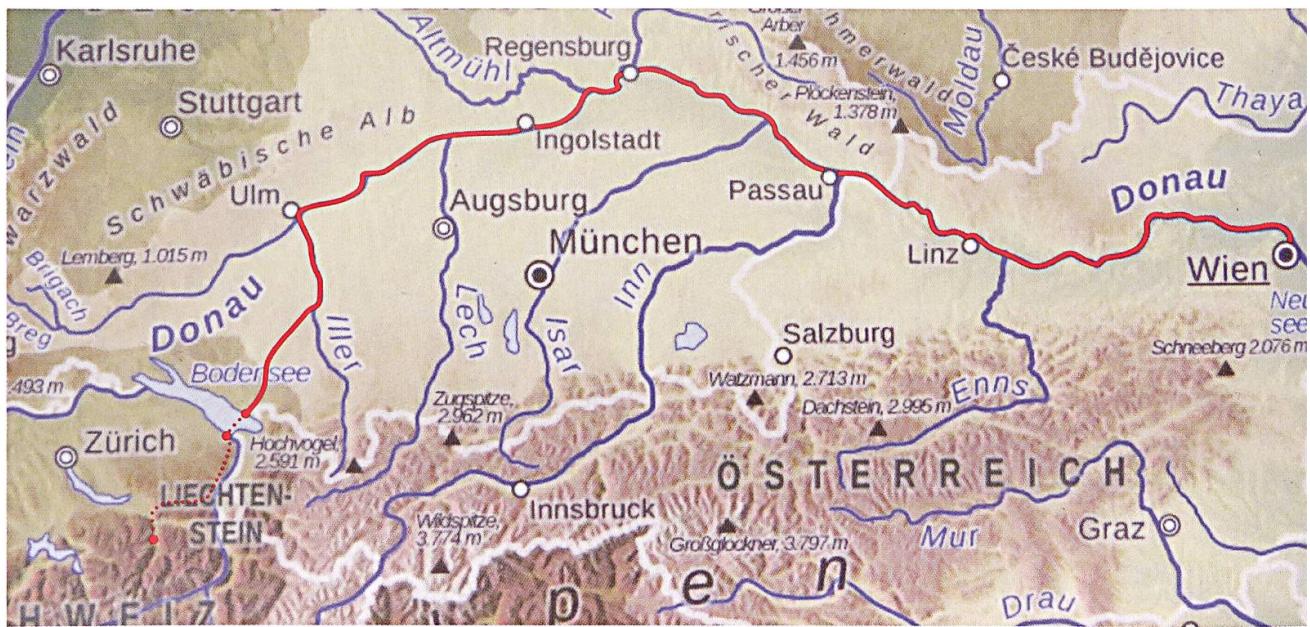
## Eine Handelsschaftsreise nach Wien

Es wird nun versucht, eine damalige Handelschaftsreise anhand der für den Reiseweg beigebrachten Belege zeitlich nachzuzeichnen.

Am Montag, den 15. Februar sollte das Unternehmen Donaureise mit Schiefertischen in Ennenda beginnen. Die Handelsware war in Kisten verpackt und Heinrich Hösli, Gesandter und Sohn eines Schiffmeisters und Ratsherrn, hatte noch vier weitere Männer angeworben, die ihn unterwegs unterstützen sollten. Ein Gesandter war damals hauptsächlich Vertreter seines Kantons an der Tagsatzung gewesen.<sup>61</sup> Gesandte schickten die souveränen Kantone auch an Versammlungen, bei denen es um die teilweise Verwaltung von Untertanengebieten ging. Der Vater war vermutlich am unteren, schiffbaren Lauf der Linth sowie am Walensee im Einsatz, soweit dieser auf Glarner Kantonsgebiet liegt. Als Ratsherr war er Mitglied der Kantonsregierung, die sich aus gewählten Vertretern einzelner Gemeinden oder Tagwen zusammensetzte.

Es ist anzunehmen, dass Heinrich Hösli als Gesandter auch damit beauftragt wurde, die neu ins Auge gefasste Handelsroute zur Donau und

<sup>61</sup> Diese wiederum bestand aus Vertretern der Kantone, die damals zur Eidgenossenschaft gehörten. Die Tagsatzung war in gewisser Weise ein Vorläufer der Bundesversammlung, wobei erstere nicht so viele und vor allem klar definierte Kompetenzen hatte. Freundliche Mitteilungen durch Susanne Peter-Kubli.



Karte mit dem Verlauf der Donau bis Wien. Rot eingezeichnet ist die mutmassliche Route der Glarner Schieferhändler ab Ennenda. (aus: Österreichs Donau, Landschaft, Fisch, Geschichte, S. 19)

auf der Donau bis nach Wien zu erkunden, wofür er als Schiffmeistersohn, der sicher öfters schon Fahrten mit dem Vater unternommen hatte, vorzüglich geeignet war.

Das Wichtigste, was er auf die Reise mitnehmen musste, war eine erhebliche Summe Geld, um die Zölle, den Transport mit Fuhrwerken, den Ankauf eines Wasserfahrzeugs und die Verpflegung und Unterbringung seiner Mannschaft bestreiten zu können. Damals wurde nur mit Münzen bezahlt, wobei es sich empfahl, wenn möglich Geldsorten mitzunehmen, die entlang der Donau von Ulm bis Wien galten, da sonst das Umrechnen an den Mautstationen viel Zeit beanspruchte. Mindestens gleiche Bedeutung kam dem Mitführen einer Legitimation zu. Reisepässe gab es ja damals noch nicht, sondern man erhielt eine Urkunde, in der eine Personenbeschreibung und das Anliegen dieser Person (Verkauf von Schiefertischen auf Märkten) aufgeführt waren. Dass sich der Urkundenbesitzer daheim als Gesandter betätigte, blieb bestimmt unerwähnt, denn es hätte unterwegs nur zu Mutmaßungen geführt.

Die Frauen hatten die Marschverpflegung zubereitet und sie wie die Getränke für die lange Reise eingepackt. Bevorzugt wurden französische und italienische Weine, und die Esswaren bestanden aus Brot, Speck, Käse – vor allem dem haltbaren Schabziger, einem Kräuterkäse – ferner aus gedörrten Zwetschgen und Äpfeln. Auf dem Wasser- und Landweg wurden die Ladungen Schiefertische nach Rheineck transportiert, wo sich in einem

eigenen Gebäude die Sust (italienisch *sosta*)<sup>62</sup> befand, in deren Lagerraum die künftige Fracht für die Schifffahrt nach Lindau aufbewahrt werden sollte. Dieses Kauf- oder Rathaus gehörte halb den Eidg. Orten und halb der Stadt Rheineck. Es war in einem alten und abgänglichen Stand.<sup>63</sup> Zu erwähnen ist noch, dass sich die Landschaft im Winterschlaf unter einer dicken Schneedecke befand. Da es aber für diese Donaureise noch keine zeitlich gesicherten Kenntnisse gab und man in diesem Jahr unbedingt wieder heimkehren wollte, hatte man sich zu diesem frühen Aufbruch entschlossen.

Als sich am anderen Morgen Heinrich Hösli mit seiner Mannschaft in der Sust einfand, entrichtete er dort den fälligen Zoll für die Handelsware, die später von den Rheinecker Treglern auf das zur Fahrt über den Bodensee nach Lindau bestimmte Ledischiff verladen werden sollte. 1676 machten 5 schwere Sack oder 8 leichte 1 Ledi (1 Traglast) aus. Diese Ledischiffe, die man bereits gegen Ende des 16. Jahrhunderts einsetzte, waren ca. 30 m lange und 2,5 m tiefe Kähne, genannt Glarner- oder Bauerntannen, und hatten 5 bis 6 Mann Besatzung an Bord.<sup>64</sup> Noch fehlte aber das für den Transport benötigte Ledischiff, das erst einen Tag später (17. Februar) eintraf.

Nachdem schließlich alles verladen war, setzte sich das Ledischiff in Bewegung, wobei es bestimmt die Strömung des in den Bodensee einmündenden Rheins ausnützte, der man so lange als möglich folgte. So schaffte man die Strecke von etwa 15 km bis Lindau noch vor dem Dunkelwerden, wo man sich alsbald in eine Unterkunft begab, während die dortigen Karrner das Schiff entluden und die Güter zum Lagerhaus brachten, um sie am kommenden Morgen (18. Februar) verzollen zu lassen.

Am 18. Februar wurde also der Zoll bezahlt und Heinrich Hösli verhandelte mit den Fuhrleuten, die den Kistentransport bis Aitrach übernehmen sollten. Da auch den Winter über ein reger Fuhrbetrieb auf der alten Memminger Straße herrschte, konnte das Unternehmen in wenigen Tagen beginnen, obwohl es vorher nicht angemeldet worden war. Am 21. Februar beluden drei Fuhrleute ihre Karren mit der Fracht. Den letzten Nachmittag verbrachten die Glarner in der Stadt und begaben sich am Abend wieder in die schon mehrmals benutzte Unterkunft.

<sup>62</sup> Idiotikon 7, 1415–1417.

<sup>63</sup> Niederer, S. 567.

<sup>64</sup> 2000 Jahre Schifffahrt auf dem Zürichsee, Hansruedi Steinemann und Hans R. Leutwyler: Präsentation anlässlich der Ausstellung zum 25-Jahre-Jubiläum des Schifffahrtsmuseum Heimethus, Männedorf vom 5.–27. Mai 2001 im Kulturzentrum Liebegg. Online abrufbar unter: [www.schifffahrtsmuseum.ch/wissenswertes.html](http://www.schifffahrtsmuseum.ch/wissenswertes.html).

Pünktlich am nächsten Tag (22. Februar) begann die Fahrt der Gespanne mit den beladenen Karren und der Fußmarsch für die Männer aus Ennenda. Sie führte an diesem Tag nur etwa 10 km weit nach Neuravensburg, da auch die alte Memminger Straße erheblich verschneit war. Gab es doch damals noch keine Behörde, die für die Befreiung vom Schnee sorgen musste. Den Abend und die Nacht verbrachte man dort in einem Wirtshaus. Die nächste Wegstrecke ging am 23. Februar bis Wangen, wo sich das Gleiche wiederholte. Da nun auch die Pferde einen arbeitsfreien Tag benötigten, machte man sich erst am 25. Februar an die Weiterfahrt. An diesem Tag gelangte man bis Kißlegg, wo man übernachtete. Obwohl die Straße inzwischen ebener verlief und die Schneedecke weniger hoch war, erreichte der Transport Leutkirch erst am Abend des 26. Februar. Auch dort bezog man Quartier und blieb noch am 27. Februar in dieser Stadt.

Am 28. Februar schaffte man den letzten Fußmarsch über Ferthofen, wo wieder ein Zoll erhoben wurde, bis nach Aitrach. Dort kam der Transport so rechtzeitig an, dass Heinrich Hösli noch ein Floß bestellen konnte, das er zu erwerben gedachte. Da jedoch keine fertigen Flöße zur Abfahrt bereitlagen, musste ein solches Floß erst neu an der Aitracher Bindestelle zusammengefügt werden. Vorher waren jedoch die dazu benötigten Baumstämme, von denen noch genug gesömmert in den flussnahen Wäldern lagen, herbeizuschaffen, was einige Tage dauerte. Als alles vorhanden war, setzte sich der dortige Ortsvorsteher dafür ein, dass das Fahrzeug am Abend des nächsten Tages (2. März) mit der notwendigen Ausrüstung, übergeben werden konnte, also vorne und hinten ein Ruder sowie außerdem zwei Sappie, also zwei Kombinationen aus Spitzhacke und Axt, die zwei Männer bedienen mussten, wenn sich das Fahrzeug etwa im Uferbereich im Gesträuch verheddern sollte. Entsprechende Flößerkleidung mit hohen Stiefeln hatten die Glarner selbst dabei.

Am 3. März beluden die Glarner ihr Floß, denn die noch daheim gebliebenen Männer hatten es tatsächlich geschafft, das Wasserfahrzeug im Verlauf eines Tages fertig zu liefern, und stießen sodann vom Ufer ab. Sie gelangten auch gut in die Iller und ließen sich von dieser bis nach Ulm treiben. Dort legten sie an und entrichteten den fälligen Zoll. Auch tauschte Hösli am nächsten Tag das Floß gegen eine Zille ein, da er sich bei einem Schiff besser auskannte. Sie erfuhren, dass der Donauabschnitt ab Regensburg nicht mehr unter dem dortigen Eisstoß litt und deshalb durchfahrbar war, jedoch wurde ihnen auch mitgeteilt, dass ein solcher Eisstoß bis zu 13 Wochen dauern konnte, also etwa bis Ende März. Hösli beschloss, einige Tage in Ulm zu bleiben und gab seinen Leuten frei bis auf einen, der ihr Schiff und seine Ladung bewachen musste. Er selbst ging ins Ulmer Münster, während seine Mannschaft den täglichen Weinmarkt

aufsuchte. Ein Nachtquartier hatte man schon vorsorglich gebucht. Am nächsten Tag (4. März) besichtigte man den Schopperplatz<sup>65</sup>, wo die Ulmer seit nun schon bald 100 Jahren ihre Schiffe bauten. Hier ist festzuhalten, dass dies damals noch keine «Ulmer Schachteln» waren und dass auch kein solcher Name in den alten Donaustaufer Mautrechnungen bis zum Schluss (1723) auftaucht. Hösli bemühte sich inzwischen um ein Gespräch mit den für die Märkte zuständigen Personen. Als es endlich am 6. März stattfand, musste er zur Kenntnis nehmen, dass in Ulm kein Interesse an Glarner Schiefertischen bestand, da man dort die Tische mit den Steinplatten aus Isny versah.

Am 7. März ging die Reise weiter zur freien Reichsstadt Regensburg, die seit 1642 unter evangelischer Herrschaft stand. Man erreichte die Stadt nach vier Tagen und unterbrach unterwegs nur in Neuburg, Ingolstadt und Kelheim die Fahrt, um den geforderten Zoll zu entrichten. Die Ufer waren überwiegend mit Auenwäldern bedeckt, die in ihrer Vielfalt das Auge erfreute. In Regensburg fuhr man unter der Steinernen Brücke hindurch, ein Bauwerk, das bewundert wurde, und welches am nächsten Tag (11. März) besichtigt werden sollte. Deshalb legte das Schiff am Oberen Wörth an und man suchte ein Nachtquartier in einem donaunahen Wirtshaus. Die bisherige Fahrt war bei gutem, wenn auch kaltem Wetter verlaufen, doch jeder von ihnen hatte zur Kaufmannsfahrt genug warme Kleidung mitgenommen. Am 12. März gelang es, im Regensburger Hansgrafenamt, das auch für die Marktbeschickung in Regensburg selbst zuständig war, einen Gesprächstermin zu bekommen, der hinsichtlich des Angebotes, künftig auch dortige Märkte mit Glarner Schiefertischen zu beschicken, erneut abschlägig verlief. Setzten doch die Regensburger Steinmetzmeister auch hier für die Zukunft auf Tische mit Steinplatten. Erst am 14. März verließ man Regensburg, da am Vortag noch verschiedene Ziele besichtigt wurden. Weil das Schiff reichlich mit Fracht beladen war, musste in Donaustauf wieder eine Summe für die Maut (Zoll) entrichtet werden, diesmal 52 Kreuzer, 6 Heller. Übrigens wurden in der Regensburger Beimaut Donaustauf nur beladene Schiffe und Flöße mit einer Maut belegt. Die Fahrt führte dann durch mehrere Flussbögen zunächst nach der niederbayerischen Regierungsstadt Straubing, wo wieder eine Maut, diesmal für die Waren, erhoben wurde.

<sup>65</sup> Die im Querschnitt dreieckig ausgehackten Fugen der aneinander gestoßenen Pfosten oder Bretter (Laden), aus denen Boden und Wände der Schiffe bestanden, wurden mit Moos ausgefüllt (geschoppt). Daher der Name Schopperplatz für diesen Ort des Schiffbaus.

Nahten sich dort stromauf- oder abwärts Schiffe (bzw. stromabwärts vor allem Flöße)<sup>66</sup> der Stadt, wurde deren Ankunft durch Hornstöße des vom altgotischen Stadtturm Ausschau haltenden Turmwächters dem Mautner angezeigt. An der Schiffslände (vor dem Spitaltor) angekommen, hatte sich jedes Fahrzeug an den Stecken zu legen, es musste also an einem der starken Pflöcke aus Eichenholz am Ufer festmachen. Unmittelbar nach der Ankunft hatte sich der Fahrzeugführer zum Mautner zu begeben, der dann in Begleitung des Gegenschreibers das Schiff oder Floß bestieg und Art sowie Menge der Ladung mit Kreide auf einer Tafel verzeichnen ließ. Dabei waren beide «staatlichen» Sachwalter oftmals auf die ehrliche «Ansag» des betreffenden Schiff- oder Floßmeisters angewiesen. Nach Untersuchung der Ladung begaben sich die Parteien ins Mauthaus, wo man den zu entrichtenden Mautbetrag berechnete und das Geld in Empfang nahm. Die beiden für die Mautbefreiung in Deggendorf sowie in Vilshofen bei der Naufahrt benötigten Zettel wurden angefertigt, mit dem silbernen Mautsiegel gesiegelt und vom Mautner schließlich unterschrieben. Außer der Mautgebühr bestand für alle leeren Fahrzeuge eine besondere Abgabe, das Scheffrecht, welches von allen an kommenden oder abgehenden Fahrzeugen zu entrichten war. Je nach der Größe des Fahrzeugs lag dessen Betrag zwischen 1 Schilling 2 dn (Pfennig) und 3 dn. Von Anfang an verlieh die Lage als natürlicher Mittelpunkt eines stark bevölkerten, reiche Bodenfrüchte erzeugenden Gefildes (Gäuboden) der Stadt Straubing im Gegensatz zu den für Industrie und Handel vorbestimmten Regensburg und Passau einen bestimmenden Charakter. Da es bis Straubing von Donaustauf aus 48 km gewesen waren, wurde das Schiff zurückgelassen und in der Stadt ein geeignetes Wirtshaus zum Abendessen und zur Übernachtung aufgesucht.

Und in der Tat: Die Glarner erblickten beim Weiterfahren am Morgen (15. März) vom Fluss aus riesige, der Landwirtschaft dienende Flächen, auf denen auch kein Schnee mehr lag und die sich bis gegen Deggendorf hin erstreckten. In diesem Ort wurde der erste Zettel des Straubinger Mautners wegen der Mautbefreiung abgegeben, der zweite folgte in Vilshofen. Nach Deggendorf war die Landschaft wieder hügeler und die Donau begleiteten erneut dichte Auenwälder. Da man trotz früher Abfahrt wegen der diesmal zu bewältigenden langen Flussstrecke (37 und 34 km) am Ende die Nacht erwartete, suchte man sich in Vilshofen ein geeignetes Wirtshaus zum Abendessen und als Nachtquartier.

<sup>66</sup> Mondschein, Johannes: Die Straubinger Donaumaut im 16. Jahrhundert, in: Straubinger Festschrift aus dem Jahr 1887.

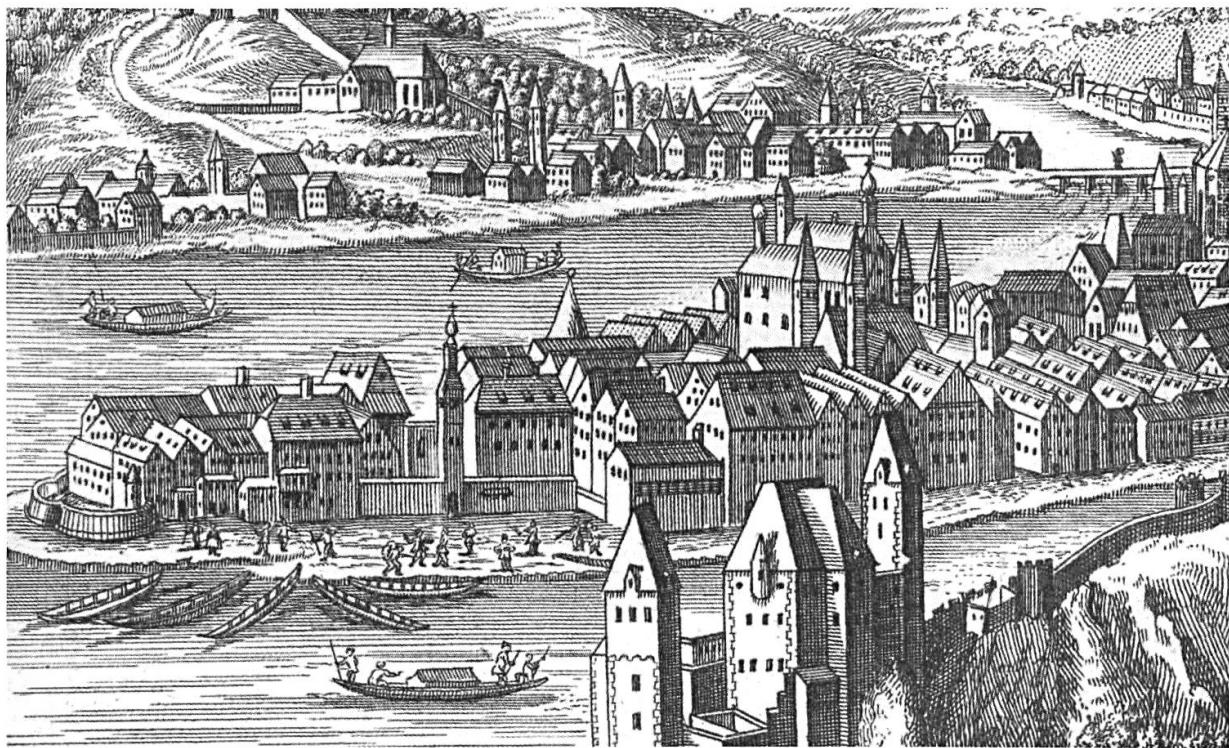
Ein warmes Essen konnte man im Übrigen auch auf dem Schiff selbst zubereiten, unter dessen überdachtem Teil sich eine größere Abdeckung befand, auf der sich kochen ließ. Wichtig war nur, dass keine brennbaren Überreste zurückgelassen wurden.

Am nächsten Tag, dem 16. März, erreichte die Mannschaft nach einem halben Tag Fahrt die Fürstbischofliche Residenzstadt Passau, wobei die Burgen Ober- und Niederhaus sofort ins Auge fielen. Sie zahlten den Mautobolus und ließen ihr Schiff im Donauhafen zurück. Auch hier suchte man wieder ein geeignetes Wirtshaus auf, in dem man für einige Tage das Nachtkuartier bestellte. Der Tag verging dann mit kleineren Erledigungen, wobei sich Heinrich Hösli darum bemühte, wegen Erkundung einer möglichen Marktbeschickung den zuständigen Verordneten für die Märkte und vor allem den Vertreter des Bischofs darüber zu einem Gespräch zu gewinnen.

Unabdingbar für die «Niederlag» von Salz waren große Lagerhallen, denn gerade für den von Passau aus vordem betriebenen Handel mit Böhmen wurden über eine bestimmte Zeit gewaltige Salzmengen in der Stadt aufbewahrt.<sup>67</sup> Der Höhepunkt der Schifffahrt auf der Salzach und dem Inn lag nämlich in den Sommermonaten, der Weitertransport nach Böhmen erfolgte aber vor allem während des Winters. Selbstverständlich suchte man für die Salzstadel die Nähe zu den Schiffanlegestellen. Diese mehrstöckigen Salzstadelgebäude, mit einer Reihe von Zwischenböden auch im trockenen Dachraum, befanden sich zwischen Scheiblingsturm und Rathaus. Der Passauer «Trümpfl» genannte Innhafen lag unmittelbar östlich anschließend an den Scheiblingsturm, der selber zu einer ähnlichen Funktion wie sein Gegenstück an der Donau errichtet worden war. Der mittelalterliche Donauhafen befand sich auf der Höhe der Schrottgasse beim Fischmarkt und beim Rathaus. Ein in die Donau hineingebauter Turm scheint sowohl für das benötigte Kehrwasser gesorgt wie auch der Stadtbefestigung gedient zu haben. Hier hat man die Salzschriffe beladen, welche donauaufwärts abgingen, vor allem nach Regensburg, der bedeutendsten Salzlege an der oberen Donau. Unmittelbar führte damals ein Stichkanal vom «Trümpfl» zur Donau. Er hatte die Ortsspitze abgeschnitten. So konnten die Salzschriffe zur besseren Entladung an die Salzstadel herangefahren werden.<sup>68</sup> Da jedoch Herzog Wilhelm von Bayern 1594 den Passauer Salzhandel übernommen hatte, waren die Passauer Salzstadel nur noch leerstehende und inzwischen an der Bausubstanz gezeich-

<sup>67</sup> Auszugsweise nach Walter Hartinger in: Passauer Studien zur Volkskunde, Bd. 2, Passau 1990, S. 12 ff.

<sup>68</sup> Weithmann, Michael W.: Passau, Kleine Stadtgeschichte, 2. überarbeitete und aktualisierte Auflage. Regensburg 2014, S. 81.



Der Schiffsverkehr auf der Donau bei Passau: Ausschnitt aus einem Kupferstich von Johann Balthasar Gutwein, 1727. (Staatliche Bibliothek Passau)

nete Gebäude, die sicher auch unter der folgenden Brandkatastrophe stark gelitten hatten.<sup>69</sup>

Schon die erste Brandkatastrophe von 1662 hatte die gesamte Stadt in Schutt und Asche gelegt.<sup>70</sup> Ende April 1662 wüteten die Flammen tage lang, griffen auf die Innstadt über und hinterließen ein rauchendes Trümmerfeld. Hunderte Menschen, die sich zwischen den Flammenwänden auf die Innbrücke geflüchtet hatten, ertranken beim Einsturz der Brücke. Kein Gebäude der Altstadt blieb unversehrt, nur den Ilzstädtern gelang es, den herüberwehenden Glutregen abzuwehren. Passau war unbewohnbar geworden – eine Brandstatt, in der sich das Leben in Kellern abspielte. (Wir dürfen aber davon ausgehen, dass bis 1668 ein notdürftiger Wiederaufbau stattgefunden hat.) 1680, nach der zweiten Heimsuchung durch einen Stadtbrand, war als Bilanz Passaus gotisches Antlitz vernichtet, der hohe Dom eingestürzt und die Bischofsresidenz «über einen Haufen liegend»;

<sup>69</sup> Vangerow, Hans-Heinrich: Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651. Die Stadt Passau, ihr Umland und Orte an Inn und Salzach. In: Passauer Jahrbuch 58/2016, S. 127 ff.

<sup>70</sup> Weithmann, Michael W., Die Donau: Geschichte eines europäischen Flusses, S. 89/90.

schwer mitgenommen waren auch die Domherrenhäuser, die Stadtkirche, das Rathaus, das Jesuitenkolleg und das Kloster Niedernburg.

Obwohl Passau auch 1668 noch keinen einladenden Eindruck machte, mussten sich Hösli und seine Mannschaft in Geduld fassen, wann die gewünschten Gespräche stattfinden konnten. Am 18. März kam endlich das Gespräch mit der Stadtverwaltung zustande. Angesichts der noch immer stark nachwirkenden Brandkatastrophe und der dadurch mit Kaufleuten und Besuchern stark eingeschränkten Marktinteressen, schlug man den Glarnern vor, auf die Beschickung der beiden Märkte noch einige Jahre zu verzichten, bis der Wiederaufbau seine Mindestziele erreicht habe. Der Vertreter des Fürstbischofs, der als absolutistischer Herrscher regierte, konnte erst am 23. März aufgesucht werden. Ihm gefielen zwar die vorgezeigten Schiefertische, aber auch er war der Ansicht, dass Geschäftsbeziehungen erst nach beendigtem Wiederaufbau aufgenommen werden sollten.

Am 24. März verließ man die unwirtlich gewordene Stadt und befuhr kurz danach die nun österreichisch gewordene Donau, zunächst bis zum Markt Aschach, den man aber nach 67 km erst zur Nachtzeit erreichte. Auch dort gab es eine Zollstation, die aber nicht dem «Staat» gehörte, sondern nach dem Aussterben des schaunbergischen Geschlechts zur Gänze seit 1570 auf dem Erbweg an den Grafen Gundacker von Starhemberg gekommen war, welcher sie als sein «frey erbsguett und eigenthum» bezeichnete.<sup>71</sup> Solche Mautstätten gab es in Österreich einige an der Donau. Auch in Aschach wurde wieder ein Wirtshaus aufgesucht, wo man sich verköstigte und übernachtete.

Am 25. März fuhr man weiter und kam wohlgemut am frühen Nachmittag in Linz an. Dort beobachtete man eine rege Tätigkeit, denn am 28. März begann der Linzer Ostermarkt, der erst am 11. April endigte. Diesen Markt hatte Hösli unbedingt erreichen wollen, weil er dort seine mitgebrachten Schiefertische auszustellen und anzubieten gedachte. Zunächst aber suchten er und seine Mannschaft ein ihnen geeignet erscheinendes Wirtshaus auf, um dort später zu essen und auch einige Nächte zu verbringen. Am 26. März besichtigten sie die Stadt und Heinrich Hösli meldete sich zu einem Gespräch mit dem für die Märkte verantwortlichen «Stadtrat» an, das übrigens bereits am nächsten Tag stattfand. Linz war an der Marktbelieferung mit Schiefertischen, die bei dem Gespräch gezeigt wurden, sehr interessiert. Der Gesprächspartner wies in diesem Zusammenhang auf das Repressalienrecht hin, das inzwischen nur noch von Linz ausgeübt wurde

<sup>71</sup> Nach Hageneder, Othmar: Die Maut zu Aschach im Mittelalter. In: Miszellen zur mittleren und neueren Geschichte Österreichs, Festgabe für Herrn Professor Leo Santifaller anlässlich seines 60. Geburtstages, Wien 1950, S. 93–108.

und Folgendes beinhaltete: Auswärtige Händler, die auf den Linzer Messen mit Kaufleuten aus anderen Städten ein Geschäft abschlossen, konnten für den Fall, dass der Partner seinen terminlich vereinbarten Pflichten nicht nachkam, beim Linzer Stadtgericht das Repressalienrecht einfordern.

Das Gericht war nach nur einmaliger, vergeblicher schriftlicher Mahnung an den Schuldner berechtigt, ihn bei nächster Gelegenheit in Schuldhaft zu nehmen und seine Ware bis zur Tilgung der Schuld zu konfiszieren. Wenn der Schuldner samt Handelsgut flüchtig wurde und sich beim nächsten Markt nicht sehen ließ, konnte das Stadtgericht die Ware eines beliebigen anderen Bürgers jener Stadt einziehen, aus der der Schuldner kam. Reichte der Wert der Güter zur Begleichung der Schuld nicht aus, war es möglich, den völlig schulddichten solange in Haft zu nehmen, bis die Heimatstadt den Schuldigen entweder auslieferte oder die Schuld anderwärts (z.B. durch Verwandte) beglich.<sup>72</sup> Obwohl fast schon ausgebucht, vergab man an die Schweizer eine der Lauben, in der sie ihre Handelsschafft geeignet zur Geltung bringen konnten.

Hier ein Stimmungsbild vom Linzer Bartholimäimarkt (11.8.–7.9.), das aber auch für seinen Vorgänger im Jahr, dem Bruder-Kirchweihmarkt (Ostermarkt, 28.3.–11.4.) gelten dürfte. Der Stadtplatz, die Nebenstraßen und das Ufer an der Donau waren vollgestopft mit Verkaufsständen, an denen Waren aller Art angeboten wurden. Jedes Haus, ja jeder überdachte Raum diente den Gästen als Quartier und man konnte überall einkehren, um seinen Durst zu stillen – nur nicht in den Kirchen. Das geschäftige Treiben verdankt Linz einem fürstlichen Marktprivileg aus dem Jahr 1382. Jedermann durfte vier Wochen lang kaufen und verkaufen, was das Herz begehrte. Ein zweiter, vierzehntägiger Jahrmarkt fand im Frühling statt und hieß Bruder-Kirchweihmarkt. Der Name bezog sich auf die Weihe der Minoritenkirche. Jahrmarkte dieser Art waren an der Donau in ein festes Zeitgerüst eingebunden, damit die Händler auf einer Reise mehrere Messen hintereinander besuchen und dort Fernhändler aus anderen Regionen treffen konnten.<sup>73</sup>

Obwohl fast alle Stellplätze längst vergeben waren, erhielten die Schweizer einen geeigneten Standort zugewiesen, an dem nun der Aufbau der «Mitbringsel» erfolgte. Dabei beabsichtigte Hösli, etwa die Hälfte seiner Schiffsladung in Linz zu veräußern und nur die zweite Hälfte nach Wien mitzunehmen, was bis zum Ende der Marktzeit (11.4.) auch gelang. Da der Wiener Pfingstmarkt erst am 29.4. begann, hatte man genügend Zeit, um rechtzeitig zu seiner Eröffnung dort zu sein. Die Standgebühren in Linz

<sup>72</sup> Katzinger, Willibald: Kleine Linzer Stadtgeschichte, Regensburg 2008, Verlag Friedrich Pustet, S. 12.

<sup>73</sup> Ebenda, S. 11.

waren schon vor Marktbeginn bezahlt worden und die Maut entrichtete man gleich nach der Ankunft. So konnte man die Weiterreise in aller Ruhe am 14.4. antreten. An passend erscheinenden Orten unterbrach man an den Abenden die Fahrt und suchte ein Wirtshaus auf, um dort zu essen und zu schlafen. Am ersten Tag fuhr man nur bis zum Markt Ardagger, denn am nächsten Morgen galt es, die drei gefährlichen Flusshindernisse, den «Schwall» bei Grein, den «Strudel» nahe der Ruine Werfenstein und den Wirbel oberhalb von St. Nikola, zu überwinden.<sup>74</sup>

Frühzeitig begann die nächste Fahrt und «mit Gottes Hilfe» verlief sie erfolgreich. Diesmal übernachteten die Glarner danach in Melk und hielten sich einen weiteren Tag dort auf, um ihr Gleichgewicht wieder zu gewinnen und das Kloster zu besichtigen.

Am 17. April gelangten die Schiffreisenden nach Hollenburg, wo man sich wieder ein Wirtshaus zum Abendessen und zur Übernachtung aussuchte. Auch an diesem Tag hatte es kürzere Unterbrechungen gegeben, da in verschiedenen Orten Mautgebühren erhoben wurden.

Die letzte Zwischenstation vor Wien war Klosterneuburg, wo man erneut in ein Wirtshaus einkehrte und dort den Abend und die Nacht verbrachte. Auch hier hing man noch einen Tag für Besichtigungen an.

Am frühen Vormittag des nächsten Tages (20.4.) langte die «Gesellschaft» in Wien an, erledigte die Mautformalitäten und ließ sich einen «Ankerplatz» in der Donau für 14 Tage anweisen. Hier suchte man eine Wirtschaft auf, die von Einheimischen empfohlen wurde, und machte dort zunächst das gewünschte warme Essen und die Übernachtung für die gleiche Zahl von Tagen fest. Während die Zeit bis kurz vor Beginn des Pfingstmarktes der Mannschaft vor allem zur Erholung diente, besorgte sich Hösli wieder einen Stellplatz für sein Schieferfertafelangebot und versuchte darüber hinaus ein Gespräch mit dem für die Wiener Märkte zuständigen Adeligen zu bekommen, was noch vor der Pfingstmarkteröffnung gelang. Auch in der Kaiserstadt zeigte man bei der Besichtigung der Schieferfische reges Interesse an einer künftigen Märktebeschickung durch Glarner Tischhändler. Während des Marktgeschehens machte die Mannschaft aus Ennenda gute Geschäfte, so dass man sich nach den zunächst veranschlagten 14 Tagen zu Fuß oder per Postkutsche aus dem Hause Taxis zunächst bis Ulm, dann zu Pferd oder Fuß weiter bis Lindau und von dort schließlich über den Bodensee nach Rheinfelden und dann nochmals zu Fuß nach dem Heimatort begeben konnte. Das Schiff hatte man in Wien zurücklassen müssen, wo es das dafür zuständige Lärenpech-eramt aufkaufte.

<sup>74</sup> Siehe auch die Schilderung über den Strudel, in dieser Arbeit auf S. 58f.

Der Bericht von Heinrich Hösli fiel so günstig aus, dass sich inzwischen mehr Tischhändler auf weitere Wienreisen mit ihrer Handelsschafft vorbereiteten, die sich 1673 fortsetzten.