

# Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651

---

*Hans-Heinrich Vangerow*

In liebevollem Gedächtnis an meine am 8. Juni 2011 so plötzlich verstorbene Frau Helga, die an dieser Forschung besonders großen Anteil genommen hat.

## **Vorwort**

Schon vor dreißig Jahren wurde ich auf einen Aktenbestand aufmerksam, der im Zentralarchiv von Thurn und Taxis in Regensburg lag. Es war eine lange und von den Jahrgängen her dichte Folge von Mautrechnungen, die von 1583 bis 1718 reichte und zum Bestand der Herrschaftsakten Donaustauf gehörte<sup>1</sup>. Solche langen Reihen, deren Auswertung allerdings sehr mühselig und zeitraubend ist, erlauben langfristige Vergleiche, die sich über mehrere Generationen erstrecken und ein zutreffenderes Bild von den damaligen Vorkommnissen erlauben. Schenk hat dies in seiner Habilitationsarbeit über ‚Waldnutzung, Waldzustand und regionale Entwicklung in vorindustrieller Zeit im mittleren Deutschland‘ auch für ein bis dahin wenig behandeltes Wissensgebiet bewiesen<sup>2</sup> und durch Ergebnisse eines Symposiums in Blaubeuren weiter vertieft<sup>3</sup>. Nach Abschreibearbeiten in den achziger Jahren, die den für eine Floß- und Schifffahrtsgeschichte auf der Donau wichtigen Inhalt erster Mautrechnungen erbrachte, wurde diese Bemühung ab 2005 fortgesetzt und im Jahr 2010 mit 59 Mautrechnungsauszügen abgeschlossen. Damit konnten 69 Jahre und dabei die gesamte Regierungszeit des Herzogs, ab 1623 auch Kurfürsten Maximilian von Bayern durchmessen sowie Geschehnisse während des Dreißigjährigen Krieges festgehalten werden.

---

<sup>1</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf, Nr. 299-357: Amtsrechnungen über Kasten-, Maut- und Weinhandlungen und neuen Zoll, gestellt durch den herzoglichen Zollner.

<sup>2</sup> Winfrid *Schenk*: Waldnutzung, Waldzustand und regionale Entwicklung in vorindustrieller Zeit im mittleren Deutschland. Erdkundliches Wissen, Schriftenreihe für Forschung und Praxis (...), Heft 117, Stuttgart 1996.

<sup>3</sup> Aufbau und Auswertung „Langer Reihen“ zur Erforschung von historischen Waldzuständen und Waldentwicklungen, Ergebnisse eines Symposiums in Blaubeuren vom 26.-28. Feb. 1998 (Tübinger Geographische Studien 125). Tübingen 1999.

Ziel dieser zunächst in sieben Teilen beabsichtigten Arbeit ist es, die Floß- und Schifffahrtsgeschehnisse von Ulm, dann Augsburg und Schwaben, Regensburg samt Umland, Straubing mit Deggendorf und Vilshofen, Passau mit Umland, Linz mit Oberösterreich und Wien mit Niederösterreich zu veröffentlichen, soweit dies mir altershalber noch möglich ist. Dabei geht es vor allem um die Erhebung der Floß- und Schiffsbewegungen flußab und stromauf, da sie damals den Handelsverkehr in Gang hielten. Dazu kommen noch die Fluder, meist nur 4,67 m lange „Kurzflöße“, die hoch mit Nutzholz oder Brennholz beladen alle im Donautal gelegenen Ortschaften bis gegen Deggendorf hin belieferten. Für das Gelingen meines Vorhabens verfüge ich über eine Reihe von speziellen Kenntnissen, die ich in mehr als 50 Jahren Forschungstätigkeit erworben habe.

### Zur Auswertung der Mautrechnungen

In Donaustauf wurden ausschließlich *beladene* Flöße und Schiffe vermauet und diese Amtstätigkeit in den ersten Jahrzehnten noch halbwöchentlich, später nur mehr wöchentlich schriftlich nachgewiesen, wobei die Sonntage von allem Mautverkehr frei blieben. Die dem Bistum Regensburg gehörende Herrschaft Donaustauf war lediglich ein Pfandbesitz der Wittelsbacher Herzöge, denen jedoch das Recht zu vermauten allein zustand. Die Art der Mauterhebung bedingte, dass z. B. in Regensburg entladene und sich flußabwärts leer auf der Heimfahrt befindliche Fahrzeuge gar nicht in den Mautbüchern erscheinen. Dies erschwerte freilich auch die Erhebung der zu den Herkunftsorten von Lieferungen benötigten Fahrzeiten.

Die Eintragungen enthalten meist die Vor- und Zunamen der Fahrzeugführer sowie ihre (Heimat) Herkunft oder den Abfahrtsort, letzteres hauptsächlich im Großraum Augsburg feststellbar. Die Ladungen wurden meist erst in späteren Jahren näher entschlüsselt, während es anfangs nur die hier von mir in Kürzel gefaßten Bezeichnungen GFl (Gutfloß = Floß mit Gütern) und GS (Gutschiff), WFl bzw. WS (Floß bzw. Schiff mit Wein), TrdFl bzw. TrdS (Floß bzw. Schiff mit Getreide), EFl bzw. ES (Floß bzw. Schiff mit Eisen), HFl bzw. HS (Floß bzw. Schiff mit Häuten), HoFl bzw. HoS (Floß bzw. Schiff mit Honig), SS (Schiff mit Salz), StaS (Schiff mit Stahl) sowie StS (Schiff mit Steinen) gab. Weitere Kürzel sind ähnlich beschaffen.

Waren mehrere Fahrzeugführer – und diese oft noch aus verschiedenen Orten – an einem Floß- oder Schiffszug beteiligt, wurde bei den geraden Fahrzeugzahlen einfach halbiert, gedrittelt oder geviertelt, während bei den ungeraden der zuerst Genannte, manchmal auch noch ein weiterer Frächter, mehr Flöße oder Schiffe als Beförderungsanteil zugewiesen erhielt (Beispiele: 2 Frächter/5 Schiffe, Aufteilung 3 : 2; 3 Frächter/5 Schiffe, Aufteilung 2 : 2 : 1). Nur so konnte es gelingen, auch die Herkunft der Waren möglichst zutreffend zu bestimmen. Die Lieferziele oder gar die Empfänger fehlen anfangs ebenfalls. Erst in der zweiten Hälfte der untersuchten Zeitspanne gab es mehrere aufschlußreiche Nennungen. Gleiches gilt für die Angaben über die Beschickung der Jahrmärkte. Eine Eigenheit der Mautrechnungsbücher, also auch der von Kelheim ist, dass es neben den wöchentlichen Mauteinnahmen, doch ohne Zeitangabe dafür, noch eine mit *Zustand* überschriebene Vormerkungsfolge gibt. In ihr stehen die Gebühren für kleinere Lasten und vor allem für Lebensmittel oder Fahrzeuge

mit Personen, Hausrat oder Varnis<sup>4</sup>. Dazu heißt es in der einschlägigen Ordnung: *Zuständt des Mautners vnd Gegenschreibers zu Stauff auf dem Wasser*<sup>5</sup>. Die dort verbuchten Mauteinnahmen konnten in späteren Jahren bis knapp über 200 Gulden erreichen, lagen aber meist unter 100, ja 50 Gulden. Auf Mautner und Gegenschreiber wurden sie gleichmäßig aufgeteilt. Wenn überhaupt, betrugen die für den Landweg fälligen *Zustände* nur einzelne Gulden. Beide Beamten erhielten sie neben ihren Jahresgehältern, für den Mautner 32 lb sowie für seine Tätigkeit als Kastner weitere 12 lb und für den Gegenschreiber anfangs 17 lb 1 ß, ab 1616 40 Gulden. Falls mit Geld abgeurteilte *Mautwändel oder Mautconfiscationen* anfielen, bekamen beide Beamte in den ersten Jahrzehnten gemeinsam ein Drittel davon, später nur noch ein Sechstel.

Eine zutreffende Erhebung, welcher der Fahrzeugführer jeweils die Nau- oder Gegenfahrt unternommen hatte, ist nicht möglich, weil fast immer bei mehreren Fahrten allein die Nachnamen stehen. Da jedoch bis zu 13 Personen dieselben Nachnamen trugen, wäre eine Zuordnung willkürlich gewesen. Deshalb werden von mir in erster Linie Namenssippnen untersucht. Darf doch davon ausgegangen werden und hat sich ebenfalls gezeigt, dass zwischen den Trägern derselben Nachnamen fast stets engere Verwandtschaftsbeziehungen bestanden. Um schließlich überschaubare Ergebnisse zu bekommen, unterteilte ich ferner die 69 durch 59 Mautrechnungen belegten Jahre in vier Perioden.

I. Periode 1583 bis 1597, Regierungsjahre von Wilhelm V., Herzog in Bayern, ab 1595 unter der Mitwirkung seines Sohnes Maximilian.

II. Periode 1598 bis 1618, Regierungsjahre von Maximilian I., Herzog in Bayern, bis zum Beginn der aktiven Kriegshandlungen.

III. Periode 1619 bis 1632, Regierungsjahre von Maximilian I., ab 1623 auch Kurfürst, die durch seine Truppen 1620 erfolgte Besetzung Oberösterreichs mit Pfandschaft bis zum 5. Mai 1628 und die Einnahme von Regensburg durch die Schweden im November 1633.

IV. Periode 1634 bis 1651, Befreiung von Regensburg, harte Kriegsjahre, erste Friedensjahre und schließlich der Tod von Kurfürst Maximilian I.

Um die Aufschlüsselung der Jahre bis 1718, dann letztlich 1801 bis 1811, also nochmals 57 Bände<sup>6</sup>, muss sich ein Nachfolger bemühen.

## 1 Die Mautstätte Donaustauf

Die Donaubrücke bei Donaustauf (vgl. Abb. 1) wird erstmals 1331 genannt, als Sighard von Eglofsheim dem Regensburger Bürger Cunrat dem Frumolt eine Wiese *oberhalb der prukke ze Stauffe* verkaufte<sup>7</sup>. Schon diese Brücken-Nachricht beweist, dass sich in Donaustauf damals eine Mautstätte befunden haben muss. In das jährliche Amtsbuch der Mautrechnung eingebunden sind außerdem

<sup>4</sup> Varnis, das bewegliche Eigentum, Mobilare; Johann Andreas *Schmeller*: Bayerisches Wörterbuch. Bd. 1/1 (1827) Sp. 738.

<sup>5</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 299.

<sup>6</sup> *Ebda.*, Nr. 518-572.

<sup>7</sup> Vgl. StadtA Regensburg, Regensburger Urkundenbuch (RUB) I, 643.



Abb. 1 - Stadtansicht von Donaustauf mit Donaubrücke. H. Donauer d. Ä., 1586-1590 (Residenz München, Antiquarium; Staatliche Schlösser, Gärten und Seen).

die Kastenamtsrechnung, die Weinhandlung und der neue Zoll. Nach ihm mußte der Markt Donaustauf zu Michaeli jährlich 7 lb (Pfund) 2 ß (Schilling) und 27 dn (Pfennig) an Marktsteuer entrichten<sup>8</sup>. Außerdem zahlte der Ort alle Jahre „*vom Pruckhzoll und den darzue gehörigen ackhern vnnnd Traidt zehent*“ 8 lb Re (Regensburger) dn. Dies alles besagt, dass der eigentliche Brückenzoll, der von Wagen und Karren erhoben wurde, an den Markt vergeben war, während der herzogliche Mautner die nach der Mautordnung vorgeschriebenen Gebühren für alle auf dem Landweg Donaustauf kreuzenden Güter samt der etwa anfallenden Strafgeelder einzog und verrechnete.

Da die Bürger von Donaustauf zudem die Geländer auf der Brücke zu machen und instand zu halten hatten, erhielten sie jährlich 3 lb 4 ß dn, jedoch nur für die Zeit ihres benutzbaren Zustands. Dafür oblag ihnen auch die Baulast. Dies führte vorsorglich dazu, dass bei zu erwartendem Eisstoß Teile der Brücke abgebaut wurden, wohl bis auf die Joche und die sie überspannenden Brückenbäume. Über Beschädigungen, die meist durch Leichtsinn oder Unachtsamkeit auf dem Wasserweg verursacht wurden, hatten sich die vom Mautamt geahndeten Täter mit dem Markt zu einigen und ihn schadlos zu halten.

Hinsichtlich der erhobenen Mautgebühren heißt es in der Mautordnung<sup>9</sup>: *Item dieweil der Zohl zue Thonaustauff ain beizoll ist, der obgedachten Mautt zu Regenspurg vnd am Hof [= Stadthof], soll ein Jeder der zue Stauff vberfürth die Zoll beede geben, so Er zu Regenspurg vnd am Hof für fürth vnd daselbst nit gibt, so soll ers zu Thonaustauff geben. Darumb soll ain jeder Mauttner zue Stauff Zoll nemen, sonnst würdt meinem genedigisten herrn die Mautt entzogen.*

Aus den ersten Donaustauer Mautbüchern ist ersichtlich, dass ein neben dem Mautamt gelegenes Haus 1584 als künftige Wohnstätte des Gegenschreibers für 75 Gulden (fl) im Beisein des Hofsteinmetzen aus München und anderer Zeugen erworben wurde. Dessen Ausbau kostete dann fast 243 lb, die für die Maurer und Zimmerer, für den Schlosser, Schmied und Hafner sowie für den benötigten Kalk und die Ziegelsteine anfielen<sup>10</sup>. Für das Haus des Gegenschreibers betrug die jährliche Marktsteuer 15 dn. Das Mauthaus selbst stand auf Kirchgrund, denn es wurde *zu der Pfarrkirchen* jährlich ein Zins von 2 ß 20 dn bezahlt. Nach einem Eintrag aus dem Jahr 1592<sup>11</sup> waren beide Anwesen als Offiziershäuser geführt, was besagt, dass ihre Inhaber in der Beamtenhierarchie eine gehobene Stellung einnahmen.

Mautner und Gegenschreiber von Donaustauf wurden in Tabelle 1 nebst ihren Ämtern aufgenommen. Dabei ergab es sich, dass der Mautner und Kastner Conradt Rörer bis einschließlich 1596 tätig war. Sein Gegenschreiber Georg Hundt versah den Dienst bis 1604, gefolgt wohl vom Sohn Hans Hundt bis 1620, in welchem Jahr man ihn gewester Gegenschreiber nennt. 1597 bis 1599 oder auch noch 1600 folgten als Mautner und Kastner Wolf Hueber, ab 1604 Georg Hörl. 1611 bis 1617 hatte Melchior Han die Ämter inne, 1618 bis 1623 dann Hans Georg Fatiga, dem als Gegenschreiber Thomas Mayr seit 1621 zur Seite stand<sup>12</sup>. Ab 1624 übernahmen Dionysius Marzeller als Mautner und Kastner,

<sup>8</sup> Vgl. Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 299 (unfoliiert).

<sup>9</sup> *Ebda.*

<sup>10</sup> *Ebda.*, Nr. 300.

<sup>11</sup> *Ebda.*, Nr. 307.

<sup>12</sup> Die Mautrechnungen von 1600, 1603, 1605 und 1606 fehlen.

ab 1631 außerdem als Forstmeister, und Wilhelm Luz als neuer Gegenschreiber die beiden Ämter, die sie auch noch 1632 inne hatten. Von 1634 bis 1644 wirkten Johann Ulrich Schnedt als Mautner und Kastner sowie Michael Fürnstain als Gegenschreiber. Ab 1645 wird Georg Ulrich Eisenreich als Kastner, Mautner und Kellermeister bezeichnet; er verstarb jedoch schon 1646 an einer Seuche. Gabriel Luz war der Gegenschreiber und dies noch 1651. Der Pflücksverwalter Johann Schiller wurde ab 1647 der Nachfolger des Verstorbenen als Kastner, Mautner und Forstmeister.

## **2 Fahrzeiten, Schiffsgattungen und Schiffsmaße, Besatzungen und Zunftverhältnisse**

### **2.1 Die Fahrzeiten**

Eine wichtige Voraussetzung für die ordnungsgemäße Warenbelieferung war neben Kenntnis der Fahrstrecke der voraussichtliche Zeitaufwand bis zum Ziel. Da die Ulmer Frachtführer bis auf 17 Schiffe mit Getreide, 1 Schiff mit Salz und 1 Schiff mit Fahrnis nur stromab fuhren, brauchen hier lediglich ihre Naufahrten untersucht zu werden. Dabei darf man allerdings nicht übersehen, dass sich im Donaulauf damals viele Untiefen befanden, dass er durch inzwischen begradigte Windungen etwas länger war und dass die nachstehenden Angaben allein für Normalwasser gelten können.

Die für eine Erhebung der Fahrstrecken benötigten Pegelstände wurden vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf beschafft und danach vom Linzer Stadtarchiv hinsichtlich Österreichs ergänzt<sup>13</sup>. Das Deggendorfer Amt teilte auch als normale Fließgeschwindigkeit der Donau 1 m pro Sekunde und somit 3,6 km pro Stunde mit. Setzt man als tägliche Arbeitszeit 16 Stunden an, so konnte ein beladenes Schiff oder Floß pro Tag ca. 50 km zurücklegen, da Nachtfahrten mit Ladung schon wegen der Mauterhebung unterblieben. Es ergeben sich für das Erreichen verschiedener, an der Donau gelegener Orte somit folgende Zeitwerte: (Siehe Tabelle auf der rechten Seite).

Ob inn- und salzachaufwärts immer eine Belieferung durch die Ulmer Schiffer selbst erfolgte, erscheint mir zweifelhaft, vor allem bei Weinbestellungen, die in einem Fahrzeug Platz fanden. Das Umladen konnte in Passau unschwer auf dortige Fahrzeuge vor sich gehen. In Regensburg wurden die Besatzungen, namentlich bei Weinladungen, durch das Lendrecht der Reichsstadt und die zu entrichtende herzogliche Maut aufgehalten<sup>14</sup>. Die dadurch bedingte Liegezeit dürfte allerdings meist nur Stunden gedauert haben.

<sup>13</sup> Freundliche Mitteilungen des Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf und des Linzer Stadtarchivs.

<sup>14</sup> Hans *Dachs*: Zur Geschichte des Weinhandels auf der Donau von Ulm bis Regensburg. Regensburg 1933, S. 84.

<sup>15</sup> Die Illereinemündung befindet sich etwa 3 km oberhalb des letzten bayerischen Pegels.

<sup>16</sup> Vgl. Abb. 2: Abfahrtslande für die Personenschiffahrt mit Anschluss an die Steinerne Brücke.

<sup>17</sup> Auch bei Donaustauf steht kein Pegel, die Entfernung vom Regensburger Pegel wurde eingeschätzt.

<sup>18</sup> Die Mautstelle befand sich damals in Stein vor der Stadt Krems.



Abb. 2 - Abfahrtslände in Regensburg für die Personenschiffahrt mit Anschluss an die Steinerne Brücke. H. G. Bahre, Lavierte Federzeichnung von 1630 (Historisches Museum der Stadt Regensburg).

Name des Ortes	Pegel bei km	Entfernungen in km	Zeitaufwand
(Neu-)Ulm	2.587 km, am „Schwal“ <sup>15</sup>		
Donauwörth	2.508 km	79	
Ingolstadt	2.458 km	50	4-5 Tage
Kelheim	2.415 km	43	
Regensburg	2.377 km <sup>16</sup>	38	1 Tag
Donaustauf	2.365 km <sup>17</sup>	12	
Straubing	2.321 km	44	1 Tag
Deggendorf	2.284 km	37	1 Tag
Vilshofen	2.250 km	34	1 Tag
Passau	2.227 km	23	1 Tag
Donaustauf/Passau	2.365/2.227	138	3 Tage
Donaustauf/Aschach	2.365/2.160	205	4-5 Tage
Donaustauf/Linz	2.365/2.135	230	5-6 Tage
Donaustauf Stein <sup>18</sup>	2.365/2.003	362	7-8 Tage
Donaustauf/Wien	2.365/1.929	436	9-10 Tage
Passau/Linz	2.227/2.135	92	2 Tage
Ulm/Donaustauf	(2.587)/2.365	222	5 Tage
Ulm/Wien	(2.587)/1.929	658	13-15 Tage

## 2.2 Die Schiffsgattungen und Schiffsmaße

Insbesondere durch die jüngste Arbeit von Henning Petershagen mit dem Titel ‚Donauschiffahrt ohne Schiffe?‘ ist der Einsatz von Ulmer Schiffen im Frachtverkehr aufgeklärt<sup>19</sup>. Danach wurde der Schiffsbau in dieser Stadt erst 1570 begonnen, nachdem zuvor Schopper<sup>20</sup> aus dem Bayrischen und Passauischen die Angelegenheit begutachtet hatten. Im vermutlich ersten Eintrag in den Ulmer Ratsprotokollen heißt es dazu am 17. Mai 1550: *Simon Paurn vnnd Hannsen Kolern, Ist zu Irer newvorhabenden schiffart vff der thonaw, vergonnt, Das sie Jetzo vff diesmal oder zum anfang, von Ligendem holtz<sup>21</sup>, allhie oder im Algew, zwen flöß so zu den schiffen taugenlich, erkauffen, vnnd also die sachen dar mit versuchen mugen, vnnd im fall sie solche fart mit den schiffen zubeharren bedacht, Sollen sie verrer anhallten, vnnd daruor kain holtz weiter kauffen.*

Die nächste Nachricht trägt das Datum 16. Juli 1570. Sie lautet: *Simon paurn ist vergonnt, Noch ainen floß ongeuarlich von zwölff baumen, zu zweien schiffen, Im Algew zukauffen [...].* Dem wäre folgendes hinzuzufügen. In einem Brief des Stadtarchivs Ulm vom 3. Februar 1959<sup>22</sup> erhielt ich auf Anfrage Bescheid, dass die dortige Floßleuteordnung von 1429 keine Angaben über die Größe der Flöße enthält. Die Floßleuteordnung von 1497 setzte dagegen fest, dass das Maß aller Flöße in Ulmer Werkschuhen (0,292 m) gemessen und mit Röteln auf den Stämmen vermerkt werden müsse. Damit hält der Ulmer Werkshuh 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 Schuhen, was sich ebenfalls mit den Maßen der ab 1560 erstellten Isarflöße deckte. Ziel aller Bemühungen in Ulm war es, durch den Schiffsbau Holz einzusparen, wobei angeblich der Bau von zwei Schiffen aus einem Floß von 12 Bäumen eine Holzmasseneinsparung von fast 50% bedeutete (Abb. 3).

Ganz anders das Bild einer Wertholzbilanz! Während bei einem 40 Schuh langen und 17 Schuh breiten Ennsbaumfloß<sup>23</sup> jeder der 14 Stämme am Abtrieb (Stirnmaß) 35 cm aufwies, aus etwa 0,45 Fm Holz bestand und das Fahrzeug selbst 5,4 Fm Holz benötigte, jedoch von durchschnittlicher Qualität, maß ein Floß von 12 Stämmen und am jeweiligen Abtrieb rd. 40 cm Stärke 6,4 Fm, doch diese weitestgehend von Schnittholzqualität. Denn ein Schiff besteht aus Bohlen und Brettern, sein Bauholz bedarf erst der Säge, ein Floß dagegen aus Stämmen, die nur entrindet und „gesömmert“<sup>24</sup> werden müssen. Dieser künftige Umstieg bedingte somit ein sich verstärkendes Absinken der in den Wäldern vorhandenen Holzqualität.

<sup>19</sup> Vgl. Henning Petershagen: Donauschiffahrt ohne Schiffe? In: Ulmer Museum (Hg.): Schopper, Schiffer, Donaufischer. Ulmer Schiffleute und ihr Handwerk. Ulm 1997. S. 20.

<sup>20</sup> Lies Schiffsbauer.

<sup>21</sup> *Von Ligendem holtz* bedeutet, dass das für den Schiffbau benötigte Holz schon am Boden lag, also bereits gefällt war.

<sup>22</sup> Freundliche Mitteilung des Stadtarchivs Ulm vom 3. Feb. 1959.

<sup>23</sup> Ennsbäume stellten die Verbindung zwischen den einzelnen Brückenjochen her. Flöße aus diesen Stämmen von meist 40 Fuß Länge waren sehr gefragt.

<sup>24</sup> Die mit Äxten gefällten Floßbäume wurden danach „den Sommer über“ zum Austrocknen an sonnigen Stellen vor der Weiterverarbeitung liegen gelassen.





Abb. 3 - Ansicht Ulms von Süden mit Flößen und Zugnetzfisherei in Sebastian Münsters ‚Cosmographia‘, Kupferstich von 1544 (Ulmer Museum).

Hinsichtlich der begutachtenden Schiffsmacher bestätigen die Mautrechnungen von Donaustauf immer wieder die Bedeutung des Schiffbaus in Windorf, der auch die Regensburger Schiffmeister oftmals versorgte. Da Straubinger und Deggendorfer Schiffer ihren Oberländer Wein zumeist direkt in Ulm abholten und in die Heimat brachten, könnten sich weitere von ihnen als Gutachter betätigt haben. Von den erwähnten Personen, die als Erste auf Frachtschiffe bzw. deren Bau umstiegen, wird nur ein Peter Schwarzman 1589 und erst wieder 1597/98 in den Mautrechnungen genannt. Dabei sind noch im alten Zollbuch von Ingolstadt<sup>25</sup> unter dem Datum 21. Februar 1576 Peter Kluntz mit 11 Fässern Wein, am 16 März der junge Peter Klunz mit 14 Fässern Wein, am 10. April wieder Peter Kluntz mit 22 Fässern Wein und 2 Branntweinfäßchen vorgetragen, die sie auf Flöße geladen hatten und dort vermauteten. Übersehen sollte man jedoch nicht, dass das durchschnittliche Lebensalter der Menschen damals weit niedriger war. Ihr Fehlen in Donaustauf weitere sieben Jahre später könnte daher durch den Tod oder das Ausscheiden wegen Berufsunfähigkeit bedingt gewesen sein.

<sup>25</sup> Vgl. Eugen Nübling: Ulms Weinhandel im Mittelalter. Ein Beitrag zur deutschen Städte- & Wirtschaftsgeschichte. Ulm 1893. S. 12. Die 251 Fässer Wein, die vom 16 Feb. bis 25. April vermautet wurden, befanden sich alle auf Flößen! Das von Nübling als Mautbuch bezeichnete Aktenstück ist nur ein städtisches Register; es befindet sich im StadtA Ingolstadt B 61 Zollbuch von 1513 mit Anhang von 1576. Ein Zollbuch von 1567 (StadtA Ingolstadt B 64) weist für dieses ab 2. Feb. und am 31. Dez. endende Jahr an flussabwärts transportiertem Oberländer Wein 44.855 HL aus.

Im übrigen bestätigen die Donaustauffer Mautbücher, dass dort zahlreiche und namentlich aus Ulm stammende Plätten und Plättel vermutet wurden. Sie zeigen aber auch, welch lange Zeit hier die Umstellung auf andere Transportfahrzeuge brauchte. Ursache hierfür war, dass der von den Ulmern besorgte Frachtverkehr so gut wie nur stromabwärts erfolgte, so dass die neuen Schiffe nicht zu weiteren Fahrten bereit standen. Auszuschließen ist auch nicht eine gewisse Beeinflussung durch den sicher lohnenderen Verkauf der geleerten Flöße. Bestätigt doch schon die Linzer Bauamtsrechnung von 1485 den Ankauf von sechs Ulmer und vier Isarflößen und 1506 wurden für die Donaubrücke in Mauthausen vom Peter von Ulm 4 Flöße erworben, davon 2 Isarflöße<sup>26</sup>. Sie müssen aus überlangen, mehr als 40 Schuh messenden Stämmen bestanden haben, was die erzielten Preise von 3½ und 4 lb. belegen. Weitere Angaben dazu in meinem Artikel Die Isarflöße und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568<sup>27</sup>. Deshalb zeigen die vier ersten Mautnachweisungen folgendes Bild:

Mautjahr	Gutflöße	Guttschiffe	Weinflöße	Weinschiffe
1583	20	1	43	10
1584	19	1	91	20
1586	27	2	31	24
1587	30	1	37	14

Für die erste Periode (1583-1597) ergeben sich samt den Zuständen als Sachstand 256 Gutflöße, 52 Gutschiffe, 603 Weinflöße und 388 Weinschiffe. Erst in der zweiten Periode (1598-1618) stehen 34 benützten Flößen 1.453 Schiffe gegenüber. In der dritten (1619-1632) waren es noch vier gegenüber 1.194 Schiffen und in der vierten Periode (1634-1651) befanden sich sechs Flöße und 284 Schiffe im Einsatz. Zum Beispiel bezahlte Michel Hailpruner aus Ulm 1583/84 Mautgebühren für folgende Wasserfahrzeuge stromab in Donaustauf in den Wochen 15/1 (15. Woche, erste Hälfte) 1 WFl, 19/2 (19. Woche, 2. Hälfte) 1 WS, 35/1 1 WS, 37/2 1 WS, 43/2 1 WFl; 1584 in den Wochen 6/2 1 WS, 10/2 1 WS und 34/2 1 WS. Peter Wolfender samt seinen Gesellen entrichtete 1586 die Maut in den Wochen 13/1 für 8 WS, 14/2 für 1 WFl, 19/2 für 1 WFl, 26/2 für 1 WFl, und 28/2 für 1 WS. 1587 zahlte Hans Wolfender in den Wochen 15/1 für 4 Weinschiffe und 47/2 für 4 WFl.

Auch die gemeinsame Fahrt von 1 Schiff und 1 Floß kommt häufiger vor. Es zeigt sich also, dass selbst noch anderthalb Jahrzehnte nach dem Baubeginn viel zu wenig Ulmer Frachtschiffe im Verkehr waren. Die eingeleitete Umstellung wurde bestimmt auch dadurch verzögert, dass Schiffe erheblich mehr als Flöße kosteten und zudem als Leergut weniger einbrachten.

Der schon erwähnte Brief des Ulmer Stadtarchivs enthält unter den Angaben des Ratsentscheids von 1580 noch die Aussage, dass es neben den genannten

<sup>26</sup> StadtA Linz Hs. 378 Bauamtsrechnung 1485.- Hans-Heinrich Vangerow: Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz (1959) Anm. 187.

<sup>27</sup> Vgl. Hans-Heinrich Vangerow: Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz (1960) S. 344-346.

Flößen nun auch 50 und 52 schuhige Schiffe gibt, was heutigen Längen von 14,60 und 15,18 m entspricht. Nach meinem Aufsatz über die Schiffstypen, Schiffsmaße und Schiffsbesetzungen<sup>28</sup> decken sich diese Maße mit den sog. „Sechserinnen“. Wurden doch damals die Wasserfahrzeuge zeitweise neben der allgemeinen Bezeichnung Zille oder Platte auch größenmäßig gekennzeichnet, so Waidzille, Fischerzille, Dreierl, Viererl, Fünferl (Fünferin), Sechserin, Siebnerin, Achterin und Klotzille. An der Donaustauffer Maut geschah dies vor allem zwischen 1619 und 1624<sup>29</sup>.

Nach einer in Wien am 1. Juni 1602 erlassenen Ordnung über die Knechtezahl auf den Schiffen<sup>30</sup>, sollten auf einer großen, 12 oder 13 österreichische Schuh breiten Clozille (3,79-4,11 m) ein Meister und 13 oder 14 Knechte tätig sein. Auf einer Siebnerin ein Meister und sieben Knechte, auf einer kleinen Sechserin oder großen Fünferin ein Meister und fünf Knechte. Die meisten der obigen Schiffsnamen sind also von ihrer Mannschaftszahl abgeleitet.

Zu Beginn des Dreißigjährigen Krieges müssen aber auch andere Schiffslängen als früher in Ulm gebaut worden sein. Stehen doch unter dem Datum 19. Mai 1619 in einem Regensburger ‚Verzeichnis aller Schiffe, so zu gebrauchen und durch die geschworenen Schauer, Viermeister und Schopper besichtigt‘<sup>31</sup> auch zwei „Schwäbin“ genannte Schiffe für jeweils zehn Pferde, eingeschätzt zu je 12 und 14 Gulden, weitere zwei für 12 Pferde zu je 15 Gulden, noch zwei für 15 Pferde um je 16 und 20 sowie schließlich zwei „Schwäbin“ für 18 Pferde, angeschlagen mit jeweils 20 bzw. 22 Gulden. Da die größten Schwäbinnen für 18 Pferde mit dem gleichen Preis wie Traunzillen für 20 Pferde<sup>32</sup> bewertet wurden, bedeutet dies wohl und unabhängig vom Erhaltungszustand, dass die Ulmer Schiffe bisher nicht länger geworden waren. Vielmehr dürften inzwischen mit weniger Holz mehr Schiffe von kürzerem Ausmaß gebaut worden sein, was die Fahrzeuge für zehn und zwölf Rösser bezeugen und im übrigen die oftmals durch das Mautpersonal für Ulmer Schiffe gebrauchte Verkleinerungsform Plättel, also kleine Plätten.

### 2.3 Die Floß- und Schiffsbesetzungen

Während bei Einzelflößen, die nicht im Gestrick [aneinandergehängt] fuhren, auf der vier bis fünf Tage dauernden Kurzstrecke Ulm/Regensburg, zwei Floßleute ausreichten, war bei einem Floßzug, der schon an der Lechmündung aus drei Flößen<sup>33</sup> bestand eine Dienstleistung von mehreren Personen erforderlich. Je nach der Ladung setze ich sie mit fünf bis sechs Mann an. Solche Floßzüge ergaben sich öfters durch vereintes Handeln mit „Consorten“, wobei sich damals

<sup>28</sup> Hans-Heinrich *Vangerow*: Schiffstypen, Schiffsmaße, Schiffsbesetzungen und Schiffsladungshöchstgewichte auf der Donau, dem Inn und der Salzach im 16. und 17. Jahrhundert. In: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 149 (2009) S. 37-42.

<sup>29</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 327-332.

<sup>30</sup> Hofkammerarchiv Wien, Niederösterreichische Herrschaftsakten S 139 fol. 1293v.

<sup>31</sup> StadtA Regensburg A 231 Nr. 26: Fischer und Schiffsmeister.

<sup>32</sup> Die Traunzillen konnten 20 bis 25 Pferde laden. Ein Vergleich der Schwäbinnen mit ihnen endet daher in der unteren Hälfte ihrer Längenspannweite (etwa 10 bis 20 m).

<sup>33</sup> Nach den Angaben der Mautrechnungen bestanden die Floßzüge meistens aus höchstens drei Fahrzeugen.

in Transportunternehmen auch schon zwei „Gemeiner“ zusammenfanden. Für Fernfahrten reichten jedoch obige Flößer nicht aus, so bei besonders niedrigem Wasserstand im Spätsommer und frühen Herbst oder bei Hochwasser im Frühjahr und Frühsommer.

Eine besondere Erschwernis bildeten die meist von ihrer Länge her begrenzten Eisstöße vor allem für die Ulmer, aber auch für den übrigen Verkehr. Wie die Tabelle 4 zeigt, ereigneten sie sich in jeder der vier gebildeten Perioden etwa alle zwei Jahre. Da die Landschaft um Ulm klimatisch begünstigt war, kamen zu früh gestartete Ulmer oft nicht einmal bis Regensburg und mussten unterwegs das Freiwerden der Donau vom Eis abwarten. Auch die Schiffer fuhren stromab häufig mit mehreren Fahrzeugen gemeinsam und stromauf schleppten wechselnde Pferdezahlen die als Hohenau bezeichneten, aus drei oder vier schwer beladenen Kähnen bestehenden Schiffszüge. Für Ulms Bürger spielten aber Fahrten gegen den Strom keine Rolle, da solche Fernfahrten nicht unternommen wurden<sup>34</sup>. Wie uns die Kelheimer Mautrechnung von 1594 verrät<sup>35</sup>, besorgten diese in erster Linie in Regensburg beheimatete Schiffsmeister. Nach dem Verkauf der Fahrzeuge waren die Ulmer dann je nach dem Ort ihrer Umkehr Wochen zu Fuß auf dem Heimweg, wobei wohl mehr als täglich 25 km kaum zu schaffen waren.

Die einflußreiche Schiffer- und Fischerzunft wurde erstmals im Schwörbrief von 1397<sup>36</sup> erwähnt. Ihre Mitglieder betrieben ebenfalls Holz- und Fischhandel sowie später auch Schiffsbau. Die ursprüngliche Begrenzung auf 40 Meister entsprach dem traditionellen Zunftgedanken, der die Gewerbetmitglieder vor Konkurrenz von außerhalb, aber auch von innen her schützen wollte. So wurde erreicht, dass stets genügend Aufträge für alle Zunftmitglieder vorhanden waren. Die Erhöhung der Meisterzahl auf über 50 könnte durch die wirtschaftliche Blüte im späten 18. Jahrhundert bedingt gewesen sein.

In den Ulmer Abstimmungslisten über die Annahme eines kaiserlichen, 1530 auf dem Reichstag zu Augsburg beschlossenen Abschieds über die Reformation lehnten 65 Mitglieder der Fischerzunft dieses Ansinnen ab und 14 stimmten ihm zu<sup>37</sup>. Bei der Weberzunft waren lediglich 39 Personen für, jedoch 430 gegen die kaiserliche Entscheidung, da sie *by dem Wort Gotts welen beleyben*. Ulm wurde somit evangelisch. Unter den Ablehnern aus der Fischerzunft befanden sich die Namensträger Klaiber, Kluntz, Schwarzman, Huber, Schulthaiß, Koler, Kesborer, Scheifelin, unter den Einverstandenen ebenfalls Schwarzman, dann Böck und Hail(t)pronner, um die auch später wichtigsten Namen anzusprechen. Im Nachgang zu der am 7. Februar 1561 erlassenen Fischerordnung des Ulmer Rates enthält ein Verzeichnis alle Fischer, die inzwischen ihre Eidpflicht getan hatten<sup>38</sup>. Unter ihnen befinden sich jetzt auch als *vlmisch vischer*, d. h. in Ulm

<sup>34</sup> Vgl. Abschnitt 2.1 den zweiten Satz.

<sup>35</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Casstenvnd Mauthambt Kelheim De Anno 1594 (zit. Mautrechnung Kelheim 1594).

<sup>36</sup> Vgl. Jenny Sarrazin/Henning Petershagen (Hg.): Schopper, Schiffer, Donaufischer. Ulmer Schifffleute und ihr Handwerk. Ulm 1997.

<sup>37</sup> Vgl. Hans Eugen Specker/Gebhard Weig (Hg.): Die Einführung der Reformation in Ulm. Geschichte eines Bürgerentscheids. Ulm 1981 (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm. Reihe Dokumentation 2), S. 352f.

<sup>38</sup> StadtA Ulm Bestand A [035] Fischerordnung.

ansässige Fischer, vier Träger des Nachnamens Wolfender, nämlich Conrad, Jörg, Martin und Peter. Von den Angehörigen dieser Namenssippe wurden zwischen 1583 und 1651 die meisten Floß- und Schiffsladungen donauabwärts gebracht.

### 3 Der Ulmer Handel über die Donauverbindung 1583 bis 1651

#### 3.1 Die Floß- und Schiffsbewegungen

Dreh- und Angelpunkt der Floß- und Schifffahrt war der sogenannte Schwal, die Spitze der aus Donau und „Kleiner Donau“ gebildeten Insel. Dort wurden die Flöße und Lastkähne beladen, dort lagerten die zu verfrachtenden Güter und von dort fuhren die Wasserfahrzeuge nach Regensburg oder auch weiter bis Wien<sup>39</sup>. Die Floß- und Schiffsbewegungen durch Ulmer Frachtführer sind nach den Zeitperioden in Tabelle 2 zusammengestellt. Sie ergeben Folgendes:

Insgesamt fuhren die Ulmer in den 59 mit Mautrechnungen belegten Jahren mit 3.956 Fahrzeugen, davon 1.026 mit wechselnden Gütern<sup>40</sup> beladen und 2.940 mit Oberländer Wein. Dazu wurden 647 Flöße und 3.309 Schiffe benutzt. In der ersten Periode lagen die Flöße weit vor dem Schiffsbestand mit 517 zu 381, in der zweiten sind nur noch 33, in der dritten lediglich drei und ab 1634 dann kaum mehr Flöße verbucht. Dazu ist anzumerken, dass ein weiterer Teil der Flöße und Schiffe lediglich bis Regensburg fuhr und dort entlud. Nach der Kelheimer Mautrechnung von 1594 kamen 672 Fässer mit 2.435 Eimern Oberländer Wein (3.969 HL) auf Fahrzeugen von Ulmer Frächtern dorthin, wobei im Mittel jedes Faß mit 3,62 Eimern Wein gefüllt war. Nun konnte damals ein Ulmer Floß oder Schiff mit bis zu 59 Ulmer Eimern beladen sein, also 13–16 Fässer im Gewicht von bis zu 236 Ztrn. tragen<sup>41</sup>. Zwei Ulmer Flöße oder Schiffe hatten in 25–31 Fässern bis zu 118 Ulmer Eimer an Bord, im Gewicht von bis zu 442 Ztrn. Drei aneinandergehängte Ulmer Flöße oder Schiffe konnten schließlich bis zu 197 Ulmer Eimer in 43–54 Fässern und mit einer Last von bis zu 790 Ztrn. bewältigen. Diese erwähnte Höchstmenge von 197 Eimen in 54 Fässern sollte ein Ulmer Frächter an einen Straubinger Bürger ausliefern. Die mögliche Zahl dieser Flöße oder Schiffe hinzugezählt, ergäbe dann einen Fahrzeugbestand von 3.956 + 59 also 4.015 Einheiten.

Mit ganz anderen Gewichten kamen die Regensburger Schiffsmeister auf der Strecke Ulm/Regensburg zurande. Eine Höchstmenge an Wein hatte stromab Caspar Stauffer auf seinem Schiffzug geladen<sup>42</sup>, den ich auch mit 3 Fahrzeugen, aber dabei 2 Clozillen (Länge etwa 19 m) darunter, bewerten möchte. Am 28. Juni gingen nach der Kelheimer Mautrechnung von 1594 fünf Weinfrachten gen Regensburg mit insgesamt 296 Ulmer Eimern in 79 Weinfässern und mit einer durchschnittlichen Faßmenge von 3,74 Ulmer Eimern. Wie Archivalien aus dem Regensburger Stadtarchiv zeigen<sup>43</sup>, waren Fahrten stromauf von Regens-

<sup>39</sup> Vgl. Jenny *Sarrazin*: Die Ulmer Schifffahrt. In: *Sarrazin/Petersbagen* (wie Anm. 37) S. 41.

<sup>40</sup> Auch benannte Waren wurden für diese Rechnung je nach dem Fahrzeug als GfL oder GS ausgewiesen.

<sup>41</sup> Die Rechenarbeiten werden beim Kapitel Oberländer Wein nachgeholt.

<sup>42</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Mautrechnung Kelheim von 1594 fol. 89v-90.

<sup>43</sup> StadtA Regensburg A 231 Nr. 26: Fischer und Schiffsmeister.

burg recht kostspielig. So wird in einer vom 12. Mai 1619 stammenden Kalkulation für das Verbringen von 6 leeren *Schiffungen* von Regensburg nach Donauwörth, bestehend aus je 2 Clozillen, 2 Traunzillen und 2 Roßzillen für den Herzog von Bayern Folgendes veranschlagt. *Per Sayl* 200 fl., für 14 Knechte, die *am Hohenaue* gebraucht werden, 100 fl., für 15 Rosse und 15 *Stender oder auffleger*, à Ross und Mann 5½ fl., 165 fl., für *Habern, Negl vnnd Eisen* 80 fl., für *fleisch, prott vnnd Pier* 60 fl Kosten insgesamt 605 Gulden. *Waß anbelangt Schiff, geschier, sperholz (?), Rueder vnnd Hackhen, stet solches auff genedige vnnd guettwillige erzeugung.*

In den vier eingeteilten Perioden zeigen sich beim Nachweis der eingesetzten Wasserfahrzeuge deutliche Unterschiede. 124 Fahrten 1593 und 108 1584 sind die Spitzenergebnisse. Ihnen stehen für 1589 37 und für 1597 24 Verfrachtungen in der ersten Periode gegenüber. In der zweiten führt 1602 mit 206 vor 1601 mit 147 Fahrten. Den Schluß bilden 1599 mit 44 und 1598 mit 37. In Periode drei halten 1621 mit 165 und 1620 mit 161 die Spitzenplätze. Das Ende wird von 1622 mit 84 und 1632 kriegsbedingt (Schweden im Großraum Ulm) mit nur noch acht gebildet. Erst wieder 1635 führen Ulmer Schiffer 4 Fahrten durch und 1648 steht lediglich eine im Mautbuch. Die Höchstwerte in der vierten Periode wurden 1651 mit 38 und 1650 mit 37 Fahrten erreicht. In den Jahrgängen 1601 bis 1621 fuhren jedes Jahr mindestens 73 beladene Wasserfahrzeuge aus Ulm durch die Donaustauffer Maut. Dies war vor allem durch den Transport von Oberländer Wein bedingt, was im späteren Kapitel Weinbau und Weinhandel näher erörtert werden wird. Bedenkt man schließlich, dass auch in acht friedlichen Jahren mit fehlenden Mautrechnungen der Ulmer Floß- und Schiffsverkehr auf der Donau weiterging und setzt als dafür errechneten Mittelwert 67 an, so waren nochmals mindestens 536 Fahrzeuge im Einsatz. Insgesamt wurden daher in Donaustauf 3.956 + 536 Flöße und Schiffe, also 4.492, stromabwärts von Ulm und nur 19 stromaufwärts nach Ulm vermutet, somit insgesamt 4.511 Wasserfahrzeuge.

## 3.2 Die Ulmer Warentransporte

Soweit die Mautrechnungen anstatt der aussagenschwachen Bezeichnung GFl oder GS (Floß oder Schiff mit Gütern beladen) Auskünfte über den tatsächlich verfrachteten Warenbestand erteilen, wurde dieser gesammelt und soll nun, nach verschiedenen Warengruppen aufgeschlüsselt, periodenweise vorgelegt werden. Die getroffene Einteilung für die Ulmer Ladungen sieht dabei Folgendes vor: Hausrat-, Personen- und Fahrnisbeförderung; Wein und Bier; Metalle und Eisenwaren; Holz und Holzwaren; Stoffe, Kleidung, Nähzubehör, Papier; Häute, Felle, Pelze, Kürschnerwerk; Fischwaren, Fastenspeise, Schnecken; Produkte der Landwirtschaft; Sonstiges.

### 3.2.1 Hausrat-, Personen- und Fahrnisbeförderung

Schon in der 1. Periode (1583-1597) und zwar bereits 1586 sind unter den *Zuständen* sieben Flöße mit Hausrat verbucht, wobei das Jahr 1590 den Höhepunkt mit 26 Flößen und zwei Schiffen bildet. Alles in allem waren es 58½ mit Hausrat beladene Flöße und vier Schiffe mit gleicher Last. Dazu kamen noch 5½ Flöße

und ein Schiff mit Leuten, die ihre bisherige Heimat verlassen hatten. Insgesamt somit 64 Flöße und fünf Schiffe. In der 2. Periode (1598-1618) verbuchte der Gegenschreiber 34 Schiffe mit Hausrat und ein Schiff mit Leuten. Insgesamt also 35 Fahrten und sämtliche allein mit Schiffen. In der 3. Periode (1619-1632) werden ab 1627 die Aussagen noch genauer. Zu zehn Schiffen mit Hausrat gesellen sich 35 weitere Schiffe, die eigens vermerkt sind. Sie wurden unterschiedlich beschrieben als Schiffe mit schlechtem Hausrat, mit Fahrnis, mit schlechter Fahrnis, Schiffe mit Gesindel, mit Gesindel und Fahrnis, mit schlechtem Gesindel und Fahrnis, Schiffe mit Leuten und Fahrnis, mit schlechten Leuten und Fahrnis sowie Schiffe mit armen Leuten und Fahrnis. Insgesamt setzte man dafür 45 Schiffe ein.

Der hier verwendete Begriff schlecht muß wohl nach heutigem Sprachgebrauch mit armselig umschrieben werden. Der Gebrauch des Wortes Gesindel lässt zwei Möglichkeiten offen. In Verbindung mit schlecht könnte es sich tatsächlich um den Auswurf der Gesellschaft gehandelt zu haben. In der 4. Periode (1634-1651) sind es nur noch zehn Schiffe und zwei Flöße mit solcher Ladung. Auch hierunter findet sich wieder ein Schiff und ein Floß mit armen Leuten. Der starke Rückgang war vor allem kriegsbedingt. Ob diese Leute mit ihren Ortswechseln etwa schon nach Ungarn auswanderten, ist wegen des in den ersten beiden Perioden stattfindenden Türkenkrieges<sup>44</sup> nicht wahrscheinlich. Der ab 1623 von Ulm aus dorthin begonnenen Auswanderung von schwäbischen Familien, die meist auf Ulmer Schiffen, doch vermutlich mit ihnen nur bis Wien vor sich ging, wird ein eigenes Kapitel gewidmet. Insgesamt hatten in den 59 Jahren 66 Flöße und 85 Schiffe Hausrat, Personen oder Fahrnis geladen.

### 3.2.2 Wein und Bier aus Ulm

Die damals wichtigsten Handelsgüter waren Salz, Wein und Getreide. Als Vermittler von Salz und Getreide spielte aber die Donau für die Reichsstadt Ulm keine Rolle. Außer den schon erwähnten 17 Schiffen mit Getreide, die wohl Ulm zum Ziel hatten und deren Ladung zum Teil aus Hütting stammte, sind nur noch 2 Schiffe vorgetragen, die stromabwärts auch Gerste mit an Bord hatten. Das lebenserhaltende Salz wurde nur auf einem Ulmer Schiff stromaufwärts verbracht.

Ganz anders jedoch der Weinhandel, der im untersuchten Zeitabschnitt noch von größter Bedeutung war. Dies beweisen vor allem die für seine Verfrachtung verwendeten 2.940 Wasserfahrzeuge, die nach den 59 Mautrechnungen aus 365 Flößen und 2.575 Schiffen bestanden. Dazu muß bemerkt werden, daß höchstens 3% von ihnen lediglich Teilfrachten an Oberländer Wein, also nur wenige Fässer damit, geladen hatten. Da in Donaustauf – außer bei den *Zuständen* – die Flöße sowie Schiffe und nicht ihre Waren vermutet wurden, besagen die verbuchten Fahrzeuge nichts über ihre Weinlasten. Von Hans Dachs<sup>45</sup> wurden ebenfalls drei Kelheimer Mautrechnungen von 1583, 1584 und 1594 angesprochen, die der Autor dort jedoch kaum auswertete. Sie enthalten nicht allein die Mautabgaben für Weinladungen, sondern in jener von 1594 wird so-

<sup>44</sup> Diese kriegerische Verwicklung dauerte von 1592 bis 1607.

<sup>45</sup> Vgl. *Dachs* (wie Anm. 14) S. 70f.

gar zwischen bestellten Lieferungen, also Kaufabsprachen, und den zum Verkauf bestimmten Weinen unterschieden. Beides dazu in Verbindung mit Fässerzahl und Weinmenge in Ulmer Eimern.

### 3.2.2.1 Die Kelheimer Mautrechnungen

Die dort damals geführten Amtsbücher von 1583, 1584 und vor allem 1594 enthalten Angaben, die es mit Hilfe der in Donaustauf gemachten Eintragungen ermöglichen, sogar die auf Wasserfahrzeugen liegenden Weinmengen annähernd zu umreissen. Im Jahr 1583<sup>46</sup> wurden in Kelheim 16.600 Eimer<sup>47</sup> Oberländer Wein vermutet und nur 99 Eimer Osterwein. 1584<sup>48</sup> waren es 11.460 Eimer, die im Mautbuch *Oberlendischer Wein* hießen. Zehn Jahre später, also 1594<sup>49</sup>, durchfuhren 211 Flöße die Mautstation, davon 173 mit Ulmer Belegschaft. Durch diesen langen Gebrauch der Flößerei wurden die Ulmer Fahrzeugführer in Kelheim immer als Floßmann bezeichnet. Die Weinmenge betrug nach eigener Auswertung 12.932 Eimer. Im Mautbuch selbst stehen 262 mehr, von denen 161 Eimer Welschwein (Süßwein) waren und sich 101 nicht aufklären lassen. Neben der Mautsumme (je Eimer 3½ dn), die jeweils die Fahrzeugführer zu zahlen hatten, unterschied man bei den hier in Wochen gegliederten *Zuständen* zwei Möglichkeiten. Für feste Bestellungen, also getroffene Kaufabsprachen, die nun beliefert werden sollten, waren je Ladung (Fahrt) 7 dn 1 hl Weingeld zu entrichten, die zu Lasten dieser Käufer und daher auch auf ihre Namen gingen. Für Ladungen, die noch keine Abnehmer hatten, mussten die Frächter jeweils zwei Kännchen (*Kandten*) Stichwein aushändigen. Beides, Weingeld sowie Stichwein, waren auch die Hauptbestandteile der Mautner und Gegenschreiber gebührenden *Zustände*. 1583 wurde für 64 Fahrten Weingeld und für 38 Fahrten 76 Kännchen Stichwein eingehoben. 1584 sind 136 Fahrten mit Weingeld und 56 mit 112 Stichweinportionen verbucht. 1594 waren es 79 Fahrten mit Weingeld und 127 mit 251<sup>50</sup> Kännchen Stichwein.

Auch in den Donaustauer Büchern fehlende Wohnstätten von Weinfrächtern offenbart die Kelheimer Mautrechnung von 1594. So einen Floßführer aus Chur, einen aus *der Engedein* (Engardin) und drei aus Veltlin, alle mit Welsch- oder Süßweinladung. Oberländer Wein „auf den Verkauf“ hatten an Bord einer aus Bietigheim, zwei aus Eßlingen, zwei aus *Stuetgart*, einer aus Waiblingen. Zwei Fahrten des Christ (?) Zimmermann aus Eßlingen, die am Donnerstag in der 28. Woche (11. Juli) und am Dienstag in der 31. Woche (30. Juli), also ziemlich kurz hintereinander in Kelheim eingetragen wurden, lassen sich nur so begutachten, dass sie wohl jeweils in Regensburg endeten. Waren doch die Frächter in dieser Zeit auch noch die Lieferanten.

Während die Floßführer ihre Weinverkäufe unterwegs selbst tätigten, gab es auch ganz wenige Ausnahmen anderer Art. So führte einmal Caspar Stauffer, Schiffsmeister von Regensburg, dem Jacob Hailbruner, Floßmann von Ulm,

<sup>46</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2353.

<sup>47</sup> Die Mengenbezeichnung für Wein und Bier hieß damals Emer.

<sup>48</sup> StA Landshut Rep. 197 Verz. 2 Nr. 2354.

<sup>49</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt (RMA) Straubing Nr. 2355.

<sup>50</sup> Für geringe Weinmengen wurde nur ein Kännchen Stichwein gefordert, in diesem Jahr dreimal.



14 Fässer mit 54 Eimern Wein auf den Verkauf<sup>51</sup>. Auch hatte Bartlmeewolfender, Floßmann von Ulm, dem Johann Meyr von Lauset (?) auf den Verkauf 32 Fässer mit 121 Eimern Wein<sup>52</sup> geladen, die dieser offensichtlich verhökern sollte. Es gab also damals auch schon Kommissionsgeschäfte. Anscheinend besaß der Floßmann Hans Wolfender aus Ulm die Möglichkeit, in Regensburg einen Weinvorrat zu halten, denn der Regensburger Schiffsmeister Joachim Praun hatte für ihn 15 Fässer mit 50 Eimern Wein auf seinen Schiffen und der dortige Schiffsmeister Caspar Stauffer 13 Fässer mit 47 Eimern. Ebenso bediente sich Martin Hailbruner des Schiffsmeisters Joachim Praun und ließ von ihm 21 mit 70 Eimern Wein gefüllte Fässer verfrachten.

Die für Ulmer Flöße mit wohl meist 40 Schuh Länge (11,70 m) und für die häufig als Plätten, oft nur als Plättel beschriebenen Schiffe schon vorgestellten Beladungslasten<sup>53</sup>, mögen manchem zu gering erscheinen. Sie ergaben sich aber aus den in der Mautrechnung vorgetragenen Faß- und Weinmengen. So wurden für die Lieferung von 10 bis 16 Fässern mit der Höchstmenge von 58 Eimern ein Fahrzeug angesetzt. Für noch ausstehende Verkäufe waren die Faßmengen auch 10 bis 16, hier mit der Spitze von 59 Eimern (= 236 Ztr.). Die zweite Faßgruppe der Mautrechnung umfasste bei der Lieferung 25 Fässer mit 102 bis 30 Fässer mit 115 Eimern, für den Verkauf 27 Fässer mit 110 Eimern bis 33 Fässer mit 118. Die genannten Weinmengen beanspruchten jeweils 2 Fahrzeuge, beladen mit bis zu 118 und 442 Zentner wiegende Ulmer Eimer. Die dritte Faßgruppe besaß für die Lieferung nur den Wert 54 Fässer mit 197 Eimern, für den Verkauf reichte sie von 43 Fässern mit 160 Eimern bis 50 Fässer mit 184 Eimern. Bis zu 54 Fässer mit 197 Eimern benötigte man also drei Fahrzeuge, die maximal bis zu 790 Zentner bewältigen mussten.

Durch die errechneten Gewichte und durch den Vergleich mit den 1594 auf die Person oder die Verkaufswilligen bezogenen Eintragungen sind wir nun in der Lage, die Ladungen der Weinflöße und Weinschiffe annähernd einzuschätzen. Abschließend noch jene Ortschaften, in denen die bestellten Weine ausgeladen wurden. Führend war hier die Regierungsstadt Straubing, in die 742 Fässer mit 2.735 Ulmer Eimern gingen, und dies noch vor Regensburg mit 672 Fässern und 2.435 Eimern. Weitere Weine lieferten die Ulmer nach Zaizkofen, Traubach (?), Costniz (?), ferner nach Vilshofen, Deggendorf, Plattling, Landau, Reisbach, Ortenburg, Pfarrkirchen, sowie nach Schärding, Braunau und Burghausen.

### 3.2.2.2 Die Ulmer Flöße und Schiffe mit Wein an der Donaustauffer Maut sowie die Weinlieferungen aus Bayern und Österreich

Die beiden durchgeführten Weinzählungen mit 365 Flößen und 2.575 Schiffen, also 2.940 Fahrzeugen (Tab. 2), decken sich nicht ganz mit den in der Tabelle 4 wiedergegebenen 349 Flößen und 2.529 Schiffen, somit 2.878 Fahrzeugen<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Mautrechnung Kelheim von 1594 fol. 82.

<sup>52</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Mautrechnung Kelheim von 1594 fol. 89.

<sup>53</sup> Vgl. vor Fußnote 42.

<sup>54</sup> Bei den Weinladungen der Schiffe wurden „wenige Fässer“ nicht als ganze Schiffsladung gewertet.

Diese Abweichungen sind dadurch bedingt, dass anders als in Tabelle 4 in der Tabelle 2 auch Teilladungen mitgezählt wurden. Bezüglich der Gesamtmengen halte ich mich an 349 Flöße und 2.529 Schiffe. Aus den Angaben der ersten Periode lässt sich die Abnahme der Weinflöße bei gleichzeitiger Zunahme der Schiffe mit Wein aus Ulm gut erkennen. So gingen 1593 85 mit Wein beladene Schiffe stromabwärts. Doch überschritten die 334 Schiffe nur knapp die eingesetzte Floßzahl von 332. Die insgesamt 112 Schiffe mit stromauf gebrachtem Osterwein ergaben nur rund  $\frac{1}{6}$  der Menge des von den Ulmern geladenen Oberländer Weins. Darauf hinzuweisen ist noch, dass sich auf 174 Flößen und 175 Schiffen mit bayerischem Personal ebenfalls Oberländer Wein befand.

In der zweiten Periode wurden ab 1610 von keinem der Schiffer Flöße für das Weingut benützt. Auf 15 Flößen und 1.170 Schiffen brachten die Ulmer wieder Oberländer Wein stromabwärts, ergänzt von der gleichen Herkunft auf 15 Flößen und 116 Schiffen, die unter bayerischer Leitung standen. Neben dieser Menge auf 1 316 Fahrzeugen fuhren noch zehn Schiffe mit Bayer- und 61 mit Osterwein. In der dritten Periode verwendeten die Ulmer Schiffer noch zwei Flöße und 832 Schiffe für den Weintransport, auf ebenfalls zwei Flößen und 305 Schiffen hatten die Bayern Oberländer Wein geladen. Diesmal trugen  $153\frac{1}{2}$  Schiffe Bayerwein. Diese Menge war dadurch bedingt, dass der bayerische Herzog als Bundesgenosse des Kaisers mit Soldaten ins „lutherisch“ gewordene Oberösterreich einrückte und das Land bis zum 5. Mai 1628 als Pfand besetzt hielt. Allein 1619 und 1620 gingen 104 Schiffe mit Bayerwein flussabwärts, die wohl zum größten Teil als Getränk für das Militär bestimmt waren. Auch die Belieferung mit Osterwein ist kriegsbedingt gewesen. Brachten ihn doch allein 1632 111 Schiffe zumeist nach Regensburg, welches sich durch entsprechende Bevorratung auf die Belagerung durch die Schweden vorbereitete. Den Ulmern gehörten nur noch 7 Schiffe mit Oberländer Wein, denn Ulm lag bereits im von Schweden beherrschten Gebiet<sup>55</sup>.

In der vierten Periode kamen die Ulmer erst wieder 1635 mit einem Weinschiff durch die Donaustauffer Maut und ihre insgesamt 193 Weinfahrten wurden durch 185 aus Bayern ergänzt. Dennoch stellen die 32 Schiffe mit Bayerwein und die 85 mit Osterwein keine Konkurrenz dar. Sofort nach dem Friedensschluß stiegen die Liefermengen aus Ulm wieder und benötigten 1650 28 und 1651 31 Schiffe. Hinsichtlich der Weinmengen auf Bestellung über Donaustauf hinaus ist nun erkennbar, dass die einzelnen Ortschaften, an der Spitze Straubing, ihre Ankäufe mit örtlichen Flößern oder Schiffern selbst besorgten. Oberländer Wein erhielten ferner Geiselhöring, Bogen, Schalding, Ortenburg, Reisbach, Vilshofen, und Osterhofen, Hengersberg, Pleinting, Deggendorf, Göttersdorf, Frontenhäuser, Plattling, Simbach, Eichendorf, Teisbach, Aidenbach, Vilsbiburg, Landau sowie Dingolfing, Eggenfelden, Passau, Hafnerzell, Pfarrkirchen, Arnsdorf, Schärding, Braunau, Burghausen, Laufen und Salzburg. In der vierten Periode findet sich ab 1639 kein Schiff mehr mit Straubing als Ziel. Dafür lieferten hin und wieder Regensburger Schiffer Oberländer Wein stromabwärts zu nicht genannten Orten.

<sup>55</sup> Näheres siehe im entsprechenden Kapitel über den Dreißigjährigen Krieg.

### 3.2.2.3 Ulm und der Weinhandel

Aus Mangel an eigenen Kenntnissen darüber, halte ich mich hier weitgehend an das Buch ‚Ulm’s Weinhandel im Mittelalter‘ von Eugen Nübling<sup>56</sup>. Die Zufuhr für den Ulmer Weinmarkt erfolgte nach ihm hauptsächlich aus dem württembergischen Unterland, vor allem aus Eßlingen und dem Remstal, dann aber auch aus dem Breisgau, dem Elsaß, vom Rhein, wie aus Tirol, dem Veltlin, aus Griechenland, Italien und Südfrankreich. Die Ausfuhr geschah vor allem in die Donauländer. Ulm war der Mittelpunkt für den Handelsverkehr mit Schwabenweinen. Die Ermittlung des genauen Inhalts der Weinfässer besorgte das Eichamt nach dem Entleeren der Fässer, an dessen Spitze der städtische Eicher und sein Geselle standen und welches zugleich als Lagerhaus für die leeren Fässer der Wagenleute bis zu ihrer Wiederverwendung diente.

Der Weinbau in Ulm dauerte bis in die Zeiten des Dreißigjährigen Krieges. Im Jahr 1607 verkaufte das Kloster zu Wengen in Ulm, einstmals im Besitz des Michelsberges und auf dessen Höhe gestanden, sein Kelterhaus in der Stadt an den Ulmer Rat. Am längsten setzte das Kloster Söflingen den Weinbau fort. Aber in den traurigen Jahren 1634-1648, als der dreißigjährige Krieg die Gärten bei Ulm verwüstete, ja viele gänzlich verheerte und auch die Pest ihr schreckliches Unwesen trieb, hörte der Weinbau in Ulm auf. Mindestens schon seit der Mitte des 13. Jahrhunderts haben sich die Ulmer Weinmärkte mehr und mehr entwickelt. Als Beleg dafür dient die Einrichtung der zahlreichen Klosterhöfe in der Stadt. Die Hauptzufuhr erfolgte auf der großen Handelsstraße, welche von Ulm über Geislingen in das Elsaß und nach dem Rheinland und den Niederlanden führte.

Mittelpunkt des Weinaufkaufs seitens der Händler war die Stadt Eßlingen. In regem Handelsaustausch scheint die Stadt Ulm bei ihren Donaugeschäften mit der alten Handelsstadt Regensburg gewesen zu sein.

In früherer Zeit betrieb man den Weinbau mit der sogenannten Pfahlkultur<sup>57</sup>, die wegen der damals üblichen Vermehrungsmethode keine strenge Anpflanzung in Reihen kannte. Man vergrub nämlich die alten, ausgedienten Rebstöcke, leitete einen ihrer Schößlinge so über die Erdoberfläche, dass er sich bewurzeln konnte, und gelangte auf diese Weise zu neuen (verjüngten) Stöcken.

Ein Weingarten von Hektargröße trug ungefähr 8.400 Reben, Besonders vom Standraum und den Witterungsverhältnissen beeinflusst, erzeugte jede von ihnen 0,5 bis 0,75 kg Trauben. Während man heute aus durchschnittlich 1,4 kg einen Liter Weinmost bekommt, der eine Weinausbeute von etwa 0,95 Liter verspricht, sind für damals einige Prozente abzusetzen, da die alten Anlagen noch nicht den heutigen Pressdruck hervorbrachten. Als Weinmost wird der durch das Abpressen frischer Trauben gewonnene Saft bezeichnet. Er ist unvergoren und süß, kann sich aber auch schon im Zustand beginnender Gärung befinden, was ihm dann Namen wie Sturm (Österreich), Sauser oder Federweißer (Deutschland) einbringt. Erst wenn der Traubenzucker vergoren ist, liegt Wein vor, doch darf

<sup>56</sup> Vgl. Nübling (wie Anm. 26).

<sup>57</sup> Freundliche Mitteilung des Bundeskellerei-Inspektors für Oberösterreich und Salzburg, Ing. Walter Brüders.

diese Benennung auch für die Ernte des Vorjahres nach sechsmonatigem Reife-prozeß gebraucht werden<sup>58</sup>.

Bei 0,5 kg Traubengewicht konnte man in einem Weingarten von z. B. Hektargröße 4.200 kg Trauben gewinnen. Unter Berücksichtigung des damals geminderten Pressdruckes und der knapp 3% Flöße und Schiffe, die nur wenige Fässer an Bord hatten, sowie auch zur Vereinfachung der Rechnung, setze ich lediglich 3.714 Liter an. Diese Menge entspricht einer Floß- oder Schiffsladung mit 59 in 16 Fässer gefüllten Ulmer Eimern. Bei im Durchschnitt 59 Kähnen gibt dies eine jährliche Summe von 219.126 Litern und eine Verwertung des Weinertrags auf 59 Hektar Fläche. Unter Berücksichtigung der acht fehlenden Mautrechnungen wurden also in 67 Jahren mindestens 14.681.442 Liter oder 146.814 HL Oberländer Wein im Amt Donaustauf vermutet. Dazu kommt noch die Regensburger Weinbelieferung aus der Kelheimer Mautrechnung. Für 67 Jahre mit jährlich 2.000 Ulmer Eimern (= 329.284 Liter) angesetzt, erhöht sich die Donaustauer Summe nochmals um 22.062.028 Liter (220.620 HL). Damit gelangten in 67 Jahren insgesamt 367.434 HL Oberländer Wein fast ausschließlich nach Bayern. Festzuhalten ist aber, dass das Ulmer Transportvermögen offensichtlich mit der Zeit zurück ging, da nun verstärkt auswärtige Schiffer, so auch aus Regensburg, Oberländer Wein nach Bayern verfrachteten.

#### 3.2.2.4 Ulm und der Bierhandel

In der Kelheimer Mautrechnung von 1594 findet sich kein Eintrag über auf dem Wasser verfrachtetes Ulmer Bier. Lediglich dreimal werden Bierfrachten mit je Eimer 2 dn belegt, so bei dem in Ingolstadt beheimateten Georg Kirmayer (16 Eimer) und den Riedenburgern Hans Jäger (50 Eimer) sowie Peter Rottmiller (40 Eimer)<sup>59</sup>. Da in Donaustauf kein Riedenburger Bier vermutet wurde, wird es wohl nach Regensburg geliefert worden sein. Auch auf dem Landweg wurden nur 101 Eimer Bier durch die Maut gebracht. Federführend waren der Wirt von Affecking mit 45 Eimern und zwei Einheimische von dort, Georg Reischner mit 9 Eimern und Andre Camermayer mit 5 Eimern. Ladungen mit Ulmer Bier fehlen.

In den Donaustauer Mautbüchern wird erstmals 1598 Jacob Hailpruner aus Ulm mit einem bierbeladenen Schiff erwähnt. Erst 1609 brachte Georg Polz erneut ein Schiff mit Bier von dort nach Donaustauf. Weitere Schiffe mit Bier aus Ulm kamen 1618 (Thomas Poxler), 1625 (Matheus Schultes), 1626 (als Teilladungen durch Hans Ludwig Ainsidl, Martin Schultes und nochmals Hans Ludwig Ainsidl), sowie letztmalig 1649 (Hans Wolfender). Die für den Handel stromab wichtigsten Erzeuger saßen in Regensburg, in Stadtamhof und Ingolstadt.

Wenn bei der Bierherstellung Ulm auch nicht marktbeherrschend war, so ging doch nach dem Dreißigjährigen Krieg die Erzeugung von Oberländer Wein zu gunsten des Biertrinkens immer mehr zurück. Eine Erscheinung, die allgemein

<sup>58</sup> Siehe auch weiter unter Hans-Heinrich Vangerow: Linz und der Donauhandel des Jahres 1627. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz (1964) S. 43.

<sup>59</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Mautrechnung Kelheim von 1594.

für Süddeutschland gilt. Außerdem zeigen die Mautrechnungen, dass viele der Weinlieferungen nicht mehr durch Ulmer Schiffer, sondern zunehmend durch die bayerischen Kollegen besorgt wurden.

### 3.2.3 Metalle und Eisenwaren

Gäbe es nicht die drei alten Kelheimer Mautrechnungen, insbesondere aber die von 1594, wüßten wir über den Ulmer Metallhandel so gut wie nichts, weil hier die Schiffsmeister aus Regensburg das Heft in der Hand hielten. Denn die großen Schiffszüge mit Eisen, Stahl und Kupfer kamen zumeist aus Linz, von wo aus sie stromaufwärts bis Regensburg getreidelt wurden und dort entluden. Von dort aus gingen die Fahrten auch auf dem Landweg weiter, vor allem nach Nürnberg.

Seit ihr Herzog Albrecht I. 1287 den Stapelzwang für Holz und Eisen verlieh<sup>60</sup>, beherrschte Steyr den Eisenhandel. Seine Abwicklung erfolgte über Legstädte<sup>61</sup>, in Oberösterreich Linz, Enns, Wels und Freistadt, in Niederösterreich Wien, Krems, Stein, Emmersdorf und Melk. Unter ihnen besaß Linz einen besonderen Rang, da es für die Innerberger Produkte der günstigste Ausgangspunkt nach dem deutschen Reich (!) war. Hier, nicht in Steyr selbst, tätigten die oberdeutschen Kaufleute zur Marktzeit ihre Abschlüsse mit den Steyrer Eisenbürgern, in die sich kein Ortsansässiger einschalten durfte. Einen ersten ernsthaften Versuch, dem seit längerem in der Krise befindlichen Eisenwesen wieder auf die Beine zu verhelfen, bildete die 1583 gegründete Eisenhandelsgesellschaft. Im August 1625 wurde aus dieser Vereinigung die Innerberger Hauptgewerkschaft. Unter einem Kammergrafen übernahm sie das gesamte, aus Radwerks-, Hammerwerks- und Verlagsbetrieb bestehende Eisenwesen. Dass sich Innerberg/Eisenerz in Deutschland (!) so durchsetzte, verdankt es weniger dem vorzüglichen Rohstoff, dessen geringer Phosphorgehalt auch die Herstellung härtester Stahlsorten erlaubte, als vielmehr der günstigen, weil billigen Wasserverbindung über Enns und Donau.

Durch die Vermittlung von Regensburg, Passau, Augsburg und Ulm drang der Innerberger Ausstoß über Nürnberg, Frankfurt am Main, Dresden, Leipzig und Freiburg bis hinauf zu den Meeren, so dass er schließlich westlich des Inns das ganze Heilige Römische Reich beherrschte. Über weitere Einzelheiten wird in den Aufsätzen über den Regensburger und Linzer Donauhandel zu berichten sein. So ist es nicht verwunderlich, dass auf diesem Gebiet nur einmal Thomas Poxler aus Ulm 1624 etwas Geschmeid<sup>62</sup> in Donaustauf vermutete. Dafür sind Georg und Paulus, die Gebrüder Dimpfel, beide Schiffsmeister in Regensburg, für Ulm von Bedeutung, die 86 Schiffe mit Eisen und 57 Schiffe mit Stahl, alle wohl in Linz beladen, ab 1586 bis 1632 an die Regensburger Anlege führten. Georg Dimpfel ist letztmals 1613 erwähnt und müsste daher bis 1615<sup>63</sup> ausgeschieden oder verstorben sein. Paul Dimpfel fehlt ab 1632 in den Mautbüchern. Er war somit 46 Jahre als Schiffsmeister tätig gewesen. Beide belieferten Ulm

<sup>60</sup> Im Folgenden nach *Vangerow* (wie Anm. 59) S. 66f.

<sup>61</sup> Sie waren nichts anderes als von Steyr abhängige Stapelplätze zweiter Ordnung.

<sup>62</sup> Aus Metall geschmiedete Arbeiten, besonders Mieder, Halsketten und dergleichen; *Schmeller* (wie Anm. 4). Bd. 2/1. Sp. 544.

<sup>63</sup> Bei den Mautrechnungen Donaustauf fehlen die Jahrgänge 1614 und 1615.

und seine Händler mit Eisen, Stahl, Blei, Blech, Drähten und Nägeln, wie die Kelheimer Mautrechnung von 1594 ausweist. In der ersten Periode (1583/98) brachten sie das Eisen u.a. in 5 Viererzügen, 2 Fünferzügen und 1 Sechserzug, der wohl halbiert getrennt fuhr, nach Regensburg. Ein Viererzug kommt danach nur noch in der dritten Periode (1619/32) zum Einsatz. Die beiden ersten Schiffe mit Stahl führten sie 1607<sup>64</sup> durch die Donaustauer Maut. Auch oder nur im Ulmer Gebiet tätig, waren die Gebrüder Dimpfel (2 Fahrten), ferner Joachim Praun (4 Fahrten), Caspar Stauffer (7 Fahrten), Sebastian Meindl (4 Fahrten), und Marx Achter (1 Fahrt). Die dabei vor allem für Ulmer Bürger bestimmten Erzeugnisse stammen aus zwei Herkunftsgegenden. So lieferten Georg und Paulus Dimpfel 2.131 Ztr. Stahl und Eisen, 140 Ztr. Blei, 40 Ztr. Blech, 58 Ztr. Drähte und 216½ Ztr. Nägel. Namentlich Stahl und Eisen waren Innerberger Produkte, die man in Linz übernommen hatte. Beide sowie Blei, Draht und Nägel gingen an Laurenz Marx und Thobias Neuprunner in Ulm, ein Teil des Bleis auch an Bartholome Khiechl von Augsburg.

Die anderen Regensburger Schiffsmeister transportierten überwiegend Produkte aus „Amberg“, so 120.754 Schieneisen, 40 Ztr. Stahl, 73 Ztr. Blei, 41 Ztr. Blech und 58½ Ztr. Nägel. Die Sachwalter der Eisenschienen waren vermutlich die in Amberg und Regensburg sitzenden Eisenherren, die selbst einen Transport nach Ulm durch den Schiffsmeister Joachim Praun veranlassten. Die mit Metallen handelnden Kaufleute hießen Sebolt Castner, Sebolt und Caspar Haller, Christoff Koll, Gabriel Plech, Christoph Pley, Hans Pirkhl aus der Stadt Amberg, Caspar und Johan Lerchenfelder, N. Pirklin und Christoph Schwäbl aus Regensburg. An einer Lieferung war auch Wolf Vischer aus Ingolstadt beteiligt. Ins Auge fällt, dass vier Naufahrten nach Regensburg von Ulm im Mautbuch nicht eingetragen sind. Dies ist jedoch erklärlich, da alle Schiffe oder Flöße ohne Ladung Kelheim ebenfalls mautfrei durchfuhren. Nach der Befreiung Regensburgs von den Schweden beteiligten sich die Ulmer Schiffsführer 1636, 1637, 1638, 1641 und 1643 am Abtransport von durch die Kriegseinflüsse bedingtem Altmetall, vor allem Alt-Eisen, altem Zinn und altem Kupfer. Insgesamt waren es ½ Ladung mit Kupfer, 1 Ladung mit Zinn und 4½ Ladungen mit Eisen.

### 3.2.4 Holz und Holzwaren

Auf den ersten Blick sind die in Ulm geladenen Holzwaren kaum der Rede wert, denn sie bestanden nur aus 1 Floß mit leeren Fässern, 4 Flößen mit Pelzern<sup>65</sup>, ½ Floß mit Tafeln, 1 Schiff mit Schreinerware, 2½ Schiffen mit Reisch<sup>66</sup>, 1 Schiff mit Kienruß, 1 Schiff mit Zunder<sup>67</sup> und ½ Schiff mit Wachs. Die 4 Flöße mit Pelzern kamen bereits 1589, 1590 und 1591 an die Maut, der Zunder 1599. In Altbayern wurden die dafür geeigneten Zunderschwämme als Hädersau bezeichnet.

Nun ist aber noch gar nichts über den langfristigen Holzbedarf der Ulmer Bürger für Hausbrand, Hausbau und -instandsetzung sowie Handwerksbetriebe

<sup>64</sup> Bei den Maurechnungen Donaustauf fehlen auch die Jahrgänge 1605 und 1606. Ein erster Stahltransport könnte daher schon in diesen Jahren stattgefunden haben.

<sup>65</sup> Junges, neugesetztes oder zu setzendes Stämmchen; *Schmeller* (wie Anm. 4) Bd. 1/1. Sp. 390.

<sup>66</sup> Reischen waren Tragkörbe; *Schmeller* (wie Anm. 4) Bd. 2/1, Sp. 156.

<sup>67</sup> Aus Baumschwämmen oder faulem Buchenholz; *Schmeller* (wie Anm. 4) Bd. 2/2. Sp. 1133.

verlautbart worden. Setzt man diesen mit jährlich 10.000 Fm an und gibt die für jährlich 100 Flöße und Schiffe nötige Holzmenge dazu (240 Fm)<sup>68</sup>, so wurden in den 59 + 8 Jahren der Mautperiode mindestens 700.000 Fm gebraucht. Für den Floßbau gingen 4.050 Fm (1 Floß = 5,4 Fm), für den Schiffbau 11.974 Fm (2 Schiffe = 6,4 Fm), alles in allem also 16.024 Fm drauf, oder je Jahr rd. 240 Fm. Zusätzlich muss aber noch der Bedarf an Eichenholz für die nach der 1594 von Kelheim erhalten gebliebenen Mautrechnung rd. 3.500 Fässer bedacht werden. Nach Auskunft einer Münchner Faßfabrik<sup>69</sup> wiegt ein Eichenfaß für 1.000 Liter Wein 4,6 Ztr. Um einen österreichischen Dreiling unterzubringen benötigte man für dessen 1.358 Liter Fassungsvermögen 2 Fässer mit 4,6 Ztrn. und 1,8 Ztrn. Gewicht. Auf Ulmer Gegebenheiten erforderten die rd. 3.500 Fässer aus Eiche von je 3,2 Ztrn. Gewicht jährlich 11.200 Ztr., oder in Fm ausgedrückt rd. 11.000 Fm dieser Holzart<sup>70</sup>.

In 67 Jahren verbrauchten die Bürger der Reichsstadt Ulm über 700.000 Fm. Wobei noch hinzugefügt werden muss, dass die dafür bereitgehaltene Holzmenge bestimmt nicht unter 1 Mio. Fm lag, da der Verlust bei der Holzernte und beim Holztransport sowie der Verschnitt bei der Fertigung gewisser Holzgegenstände sehr hoch waren. Allein für die Herstellung der Weinfässer ergibt sich dabei eine rechnerische Kahlfläche von jährlich 56 ha<sup>71</sup>. Vorausgesetzt, dass die zum größten Teil noch zu nutzenden Urwälder, also die ursprünglichen Bestände aus Fichte, Tanne und Rotbuche, in 150 Jahren je Hektar 300 Fm verwert- und erntbares Stammholz erzeugten, hatte dies allein eine jährliche Kahlfläche von weit mehr als 33 Hektar Mischwald zur Folge. Denn das Holz für den Schiffbau mußte von besonders hoher Qualität, also Sägeholz sein. Und der Anteil dieses Sortiments in Wäldern, die sich zu 50% aus Fichte, 20% aus Tanne und 30% aus der Rotbuche zusammensetzten, lag wohl nicht über 20 Fm pro Hektar. Dazu kommt noch ein erheblicher Holzverlust bei der Holzernte, weil die Hiebe damals nur mit Äxten besorgt werden mussten, denn es gab bis weit ins 18. Jahrhundert hinein keine brauchbaren Baumsägen. Auch diese Kahlhiebsflächen blieben damals der Naturverjüngung überlassen, was eine weitere Verschlechterung im Aufbau der Nachfolgebestände zur Folge hatte, da es Jahre dauern konnte, bis alle überhaupt einen Jungwuchs trugen. Im Einzugsgebiet der Iller waren die Ersteingriffe bereits ab 1200 erfolgt und die Umstellung auf den Schiffsbau in Ulm brachte schon wegen der Zunahme der Bevölkerung bis zum Dreißigjährigen Krieg keine Erholung für die dort noch verbliebenen Wälder.

Eintragungen in den Kelheimer Mautrechnungen von 1583, 1584 sowie 1594 über die Vermautung von Puchs in Fässern gaben zunächst Rätsel auf, die jedoch ein Hinweis „im Zedler“<sup>72</sup> inzwischen gelöst hat. Die Angaben *an Puchs 218, 312, und 71* vas betrafen den kleinen Buchsdorn, *Grana avenionensis*<sup>73</sup>. Seine

<sup>68</sup> 750 Flöße x 5,4 Fm = 4.050 Fm, 3.742 Schiffe x 3,2 Fm = 11.974 Fm, 11974 + 4050 = 16.024 Fm : 67 = rd. 240 Fm.

<sup>69</sup> Auskunft der Faßfabrik W. Schmid, München, von 1962.

<sup>70</sup> Holzgewicht von frisch geschlagenem Eichenholz 950 kg je Fm; vgl. Das Kosmos Wald- und Forstlexikon. Stuttgart 1998. S. 362.

<sup>71</sup> Die dafür geeignet erscheinenden Eichen wurden stammweise entnommen.

<sup>72</sup> Johann Zedler: Großes Universalexikon aller Wissenschaften und Künste. Bd. 4. Halle/Leipzig 1733 Sp. 1776.

<sup>73</sup> Heutige Bezeichnung *Rhamnus saxatilis*, subspezies *tinctorius*.

getrockneten Beeren wurden damals in (anscheinend kleineren) Fässern verkauft. Besonders die Färber benötigten ihn zum Gelbfärben. Alle diese Fässer gingen wohl bevorzugt nach Regensburg, denn in den Donaustauffer Rechnungen kommt dieser Ulmer Handelsartikel nur 1610 mit zwei und 1613 mit einer Schiffsladung vor. Lediglich die Puchs-Fracht von 16 weiteren Schiffen unter Regensburger (7), Linzer (7), Spitzer (1) und Stainer (1) Führung sowie für nochmals 2 Poxfas aus Regensburg vermutete man in den Jahren 1608 mit 1624 in Donaustauf.

### 3.2.5 Stoffe, Kleidung, Nähzubehör, Papier

1589 hatte das Plättel des Ulmer Schiffers Michael Pickel nur Schleiergarn geladen. 1594 wurden in Kelheim ab der 26. Woche 137½ Fässer mit Golschen<sup>74</sup> gezählt und vermutet, die alle nach Wien gingen. 67½ Fässer, also knapp die Hälfte davon, erhielt der Wiener Kaufmann (?) Lazarus Hengkl. In der 2. Periode waren es 39 Schiffe und ein Floß mit Golschen, ½ Schiff mit Tuch, ½ Schiff mit Leinwand und ein Schiff mit Roßdecken. Das erste Schiff mit Golschen ist 1608 in der 44. Woche, zweite Hälfte, vorgetragen. Es führte Johan Resch aus Ulm. 1616 und 1618 fuhren keine Schiffe mit Golschen stromabwärts. In der 3. Periode gingen 8½ Schiffe mit Golschen, ½ Schiff mit schlechtem Tuch, 18½ Schiffe mit Leinwand und ½ Schiff mit Eßlinger Zeug durch die Maut. In der 4. Periode wurde über Regensburg hinaus kein Golschen vertrieben. Auch mit Leinwand fuhr nur ein Schiff. 4½ Schiffe waren mit *Englsaitb*<sup>75</sup>, 1¼ Schiffe mit Roßdecken und ein Schiff mit Garn beladen. Ab 1619 bis 1632 setzen die sich von Jahr zu Jahr verstärkenden Lieferungen von Leinwand, Zwilch, Rupfen, Zwirn und Flachs aus Oberösterreich ein, die vornehmlich Schiffer aus Linz und Aschach brachten.

Eine bedeutsame Handelsware, die in Konkurrenz mit Augsburg und zeitweise Memmingen vertrieben wurde und unbedingt erwähnt werden muss, war das 1595 erstmals auf einem Floß befindliche Papier. Dabei ist zu beachten, dass seine Herstellung damals nur aus Hadern (Textilabfällen und Lumpen) erfolgte und erst Jahrhunderte später mit Zellstoff und Holzschliff. In der 2. Periode ab 1604 werden dann die Ulmer Papierladungen häufiger und alljährlich. Insgesamt wurden es 23½ Schiffsladungen und eine Teilmenge von 1 Stibich<sup>76</sup>, die 13 Personen donauabwärts durch die Donaustauffer Maut brachten. Martin Clunz unternahm solche Fahrten, die wohl öfters in der Regierungsstadt Straubing endigten, viermal. In der 3. Periode lagen bei den für 21 Frächter bestätigten Fahrten 35 Ladungen auf Schiffen und 1 auf Flößen. Die Anmerkung, dass einmal nur 2 Faß Papier vermutet wurden, erlaubt den Schluß, dass man Papiertransporte in Behältern vornahm. Dabei befanden sich auf 24 Fahrten nur Teilmengen an Bord. Hans Ludwig Ainsidl brachte allein 1628 sechs Schiffe mit dieser Ware. In der 4. Periode waren es erneut 13 Personen, die 24½ Schiffsladungen und ½ auf einem Floß bewältigten. Christoph Glaser unternahm mit Papier sogar 10 Fahrten mit je fünf Voll- und 5 Teilladungen. Insgesamt sind in den 59 Maut-

<sup>74</sup> Leinwandsorte; Wörterbuch zur Landesgeschichte und Heimatforschung in Bayern. München 2009. S. 89.

<sup>75</sup> Engelsatt, im 17. Jh. für Bettdecken und als Mantelfutter verwendetes Wollgewebe; *ebda.*, S. 63.

<sup>76</sup> Hier Fass zum Verpacken trockener Gegenstände; *ebda.*, S. 202.



rechnungen 83 Schiffs- und 2½ Floßladungen sowie zwei Fass und ein Stibich mit Papier eingetragen. Sie kamen unter der Führung von Ulmer Frächtern durch die Maut.

### 3.2.6 Häute, Felle, Leder, Pelze, Kürschnerware, Knochen, Hörner, Federn

Wie die Kelheimer Mautrechnung von 1594 zeigt, fand die Versorgung der Ulmer Lederer mit Häuten und Hautbälgen von Regensburg aus statt. So lieferte der Schiffsmeister Caspar Stauffer in diesem Jahr an die Ulmer Bürger Conradt Riedman 400 Häute und 200 Hautbälge, Matheus Altershaimer 2.300 Häute und 600 Hautbälge, Clauß Bayer 1.600 Häute und 400 Hautbälge, und Georg Clausen 1.600 Häute sowie 500 Hautbälge. Die Gebrüder Dimpfel führten Matheus Altershaimer 1.050 Häute zu und dem Wilhelm Hilleprandt 325 Häute. Schließlich brachte der Schiffsmeister Joachim Praun Hans Clausen aus Ulm 650 Häute und 400 Hautbälge.

Auch stromab führten Ulmer Flößer neben Wein Felle und andere Rauchwaren mit. Hans Wolfender hatte 200 Felle des Erasmus Krausen von Rain an Bord und Ulrich Peckh von Jacob Herndl aus Ulm 400 Füchse, 200 Kröpfe und 23 Killesfutter<sup>77</sup>. Die Gebrüder Dimpfel hatten auch einmal im Schiffszug 55½ Ztr. Federn mit, die 3 Männern aus Zürich gehörten und wohl dann in Ulm entladen wurden.

Schon die wenigen Eintragungen beweisen also, dass die Versorgung mit Rohmaterial in nicht unerheblichem Maße von Regensburg aus erfolgte. Umgekehrt zeigen die Donaustauffer Mautrechnungen, doch erst ab 1619, dass die offenbarten Handelsgüter dieser Sparte recht bescheiden waren. 1½ Schiffe mit Leder und ½ Schiff mit weißem Leder, ½ Schiff mit Lederwerk, 1½ Schiffe mit Kürschnerware, 1 Schiff mit Schaffellen, 2 Schiffe mit Schmalhäuten und 4 Schiffe mit Federn, also 13 Schiffe, trugen das ganze Ulmer Angebot flussab. Doch dürften wesentliche Bestandteile der Marktbeschickung dabei fehlen.

### 3.2.7 Fische, Fastenspeise und Schnecken

Seit 1624 sind für die Ulmer Floß- und Schiffsführer Schnecken, Fischwaren und Fastenspeise als Ladung ausgewiesen, während vorher und in der ersten sowie zweiten Periode die Donaustauffer Mautrechnungen keine Eintragungen enthalten. In der dritten Periode bis einschließlich 1631 hatten 7 Schiffe und 1½ Flöße Schnecken geladen, ½ Schiff trug Aalfische zum Verbrauch, 1 Schiff Heringstonnen, ½ Schiff Stockfischballen und 1 Schiff Fastenspeise. Zu den Schneckenlieferungen muss man wissen, dass die Weinbergschnecken (*Helix pomatia*) damals und auch in der Folgezeit im Sommer gesammelt und in der Gefangenschaft gemästet wurden, bis sie sich dann im Herbst deckelten<sup>78</sup>. In Fässern verpackt, gelangten sie danach zum Versand, der öfters erst in Wien endete. Waren doch diese Ladungen „von der höheren Gesellschaft“ sehr gefragt. Die hier nur hin und wieder transportierte Fastenspeise bestand aus Gemüse,

<sup>77</sup> Futter aus Kaninchenpelz. Vgl. Hermann *Fischer*: Schwäbisches Wörterbuch. Bd. 4. Sp. 829f.

<sup>78</sup> Vgl. Serafin *Stötter*: Die ehemalige Schifffahrt auf der oberen Donau. In: Schwäbischer Heimatbote Nr. 11 vom 5. Dez. 1931 S. 44.

Kräutern, Brot und Salz. Fleisch, Eier, Milch und Käse sollten in der Fastenzeit nicht verzehrt werden.

In der 4. Periode führten die Ulmer 11½ Schiffe und 1 Floß mit Schnecken, ½ Schiff mit Aalen, ½ Schiff mit (anderen) Fischen und ½ Schiff mit Fastenspeise durch die Donaustauffer Maut. Insgesamt handelte es sich nur um 23 Schiffs- und 2½ Floßladungen dieser Sparte.

### 3.2.8 Landwirtschaftliche Produkte

1597 vermutete erstmals Peter Heilpruner 1 Schiff mit Knoflet (Knoblauch). 1604 kam 1 Floß und 1609 1 Schiff mit Schweizer Kühen flussabwärts. 1616 dazu 2 Schiffe mit *Saurn Kraut*. Dies die Ergebnisse der ersten Perioden. 1624 brachte Georg Gerst ½ Schffel mit Käse. 1625 und 1626 folgten 3 mal ½ und einmal 1 Schiff sowie zweimal ½ Schiff mit Kraut. 1624 und 1625 befanden sich auch noch 5 Teilfrachten mit Ärbis (Erbsen) und 4 mit Reis auf Ulmer Schiffen. 1625 hatte Niclas Wolfender ½ Schiff mit Honig geladen, der stets in Tonnen verfrachtet wurde. Blieben für die 4. Periode im Jahr 1644 noch von Daudt Weiggelmair 1 Schiff mit Zuckerwerk *auf Passau* und 1645 als letztes ½ Schiff mit Reis von Hans Wolfender.

### 3.2.9 Sonstiges

In der 2. Periode steuerten die Ulmer vier mit Kramerei beladene Schiffe, in der Folge 2 weitere mit zwei Truhen und etlichen Fässeln gefüllte. Ebenfalls in der 3. Periode ½ Schiff mit blauer Farbe, ¼ Schiff mit Apothekerei und ¼ Floß mit Silberarbeit. 1621 wurde Georg Wolfender mit einem Schiff voll Kriegsrüstung verzeichnet und Hans Wolfender transportierte auf einem Schiff auch Soldaten. 1629 hatte Conradt Claiber zwei Juden an Bord, die in Donaustauf *von ihrem Leib* 2 kr. 6 hl. zu zahlen hatten. 1631 beförderte Michael Scheufele zwei Juden und deren Sachen. Sie dürften Händler gewesen sein.

## 3.3 Ulmer Namenssippen und ihre Beteiligung am Fernverkehr

Da in den Donaustauffer Mautrechnungen ein nicht unerheblicher Teil der Floß- und Schiffsbewegungen Nachnamen zugeteilt ist, zu denen die Vornamen fehlen, und mehrere Mitglieder dieser Familien mit der Verfrachtung beschäftigt sind, kann eine personengenaue Zuweisung nicht immer erfolgen. Als bester Ausweg wurden daher die Namenssippen gewählt, da sie wohl stets Ausgangspunkt der Familien gewesen waren und in ihnen Verwandtschaftsverhältnisse bestanden und noch bestehen. Dabei zeigt es sich, dass innerhalb der Sippen fast immer eine Person den Hauptanteil der Geschäfte erledigte (vgl. Tab. 5). Muss doch in dieser Zeitspanne noch davon ausgegangen werden, dass diese bei entsprechender Gesundheit auch die Führung der Wasserfahrzeuge übernahmen. Tab. 6 zeigt dies deutlich und gibt auch die Beschäftigungsdauer dieser Männer an. Sie lag zwischen 10 und 41 Jahren und deckt sich mit anderweitigen Ergebnissen<sup>79</sup>.

<sup>79</sup> Hans-Heinrich Vangerow: Fluderei an Donau und Regen (1583-1651). In: Beiträge zur Geschichte im Landkreis Cham 27 (2010) S. 105.

Zu erkennen ist auch der Warenschwerpunkt bei den Transporten. So führte Conradt Claiber in 31 Jahren 316 Weinschiffe, auch Floße, stromabwärts, gefolgt von Johan Resch (226), Hans Kholler (149), Conradt Osterperger (144), sowie Peter (119) und Hans Wolfender (100). Bei größeren Namenssippin sind nicht wenige Mitglieder dabei, die nur die eine oder die andere Frachtfahrt unternahmen. Bei ihnen ist oft nicht feststellbar, ob diese Personen wirklich das Wasserfrachtgewerbe ausübten.

Andererseits gingen auch größere Schiffszüge die Donau hinunter. So leitete Peter Wolfender samt seinen Gesellen 1586 8 Weinschiffe, 1602 brachte Conradt Osterperger et Consorten sieben Weinschiffe durch die Maut Donaustauf. Schließlich stehen 1608 Peter und Hans Wolfender et Consorten mit acht Weinschiffen in der Mautrechnung. Alle diese Unternehmen fuhrten nicht in einer Einheit, sondern im allgemeinen höchstens in Dreierverbänden, zumindest bis Regensburg.

### 3.4 Ulmer Lieferungen auf Jahrmärkte und Besonderheiten

Aus dem Jahr 1612 gibt es den ersten Eintrag im Mautbuch, dass Hans Polz auf einem Schiffel Kramerei beförderte, die einem Regensburger Bürger gehörte. Er muss sie demnach in der Reichstadt übernommen haben. 1626 führte Hans Peyrl auf einem Schiffel zwei Kaufleute und deren Stockfässel<sup>80</sup>. 1629 beförderte Peter Glaser ein Schiffel mit Fleischhackern und ihrer Barschaft. Auch 1650 fuhr nochmals ein Schiff mit Fleischhackern nach Wien, doch diesmal unter einem Wolfender. Diese Metzger kauften in Wien oder auf dem großen Viehmarkt in Himberg zu St. Laurentius (10. August) ungarische Ochsen auf, die herdenweise bis nach Ulm getrieben wurden. So wissen wir aus dem Jahr 1588, dass nach Ulm von sechs Importeuren 19 Herden mit einer durchschnittlichen Stärke von 125 Ochsen und somit insgesamt 2.384 Stück Vieh auf dem Weg waren. Diese Zahlen stammen von den damals sieben in Niederpörling an der Isar abgehaltenen Viehmärkten. Insgesamt wurden dort 15.717 ungarische Ochsen und 27 ungarische Kühe vermautet.

Im Verlauf der mehrere Jahrhunderte üblichen west- und südeuropäischen Viehexporte war das knöchelige, großwüchsige, weiß-graue Rind aus Ungarn vor allem in den süddeutschen Städten eine allgemeine Erscheinung. Allein diese Viehrasse war auch robust genug, nicht nur die Strapazen auf den Hunderte von Kilometern langen Triebwegen zu überstehen, sondern auch noch mit genügend Fleischmasse ans Ziel zu gelangen. Ihr Spezialname Ungarochsen bezeichnete von Wien bis Straßburg ein und denselben Schlag, gekennzeichnet durch das größere Schlachtgewicht, die Qualität des Fleisches und das hohe Preisniveau. Damals lag das Lebendgewicht solcher Mastochsen in Ungarn zwischen 350 und 500 Kilogramm<sup>81</sup>.

1646 führte Hans Clunz zum Linzer Ostermarkt 1 Marktschiff. Dann brachte er zum Bartholomäimarkt nochmals 1 Schiff mit Wein und Schaffellen. Gerade auf den beiden Linzer Hauptmärkten war Ulm wie andere Städte ebenfalls stark

<sup>80</sup> In den großen, Stockfässel genannten und versiegelten „Lederbeuteln“ wurden namentlich zu den Marktzeiten die für den Handel benötigten Gelder aufbewahrt und transportiert.

<sup>81</sup> Vgl. Hans-Heinrich *Vangerow*: Die ungarischen Ochsenherden als Basis der süddeutschen Fleischversorgung. In: *Deggendorfer Geschichtsblätter* 30 (2008) S. 45ff.

vertreten. So zeigte die erhaltene Linzer Mautrechnung vom Jahr 1627<sup>82</sup>, dem letzten Jahr in bayerischer Pfandschaft, dass aus Ulm zum Ostermarkt u. a. 1¾ Saum Schreibpapier, grobe Reutlinger Borte für 160 Gulden, 6 halbe Fass Ulmer Golschen, 898 Stück Ulmer Leinwand und gemeine Ellenmaße, 14 Fass Galler Leinwand, für 30 Gulden gestrickte Baumwollware und 10 Eimer Bier gelangten. Zum an sich noch stärker beschickten Bartholomäimarkt<sup>83</sup> kamen aus Ulm außer Krämerei (461 Gulden), Wehrkreuze<sup>84</sup> für 180 Gulden, 8¾ Saum Schreibpapier, weniger Sorten von Textilien (18¾ Fass Galler Leinwand und 850 Stück allerlei gemeine Ellenmaße), unter denen man die Ulmer, Reutlinger und Eßlinger Webwaren vermisst, 500 gearbeitete Kalbfelle und 14 Eimer Rheinwein. Wenn auch die Donaustauffer Mautrechnungen nur dürftig Auskunft über die Ulmer Marktbeschickungen im damaligen Bayern und Österreich erteilen, so dürften die Bürger dieser Stadt dennoch ebenso auf vielen Jahrmärkten vertreten gewesen sein. Deshalb sollen die mir bekannten Märkte hier mitgeteilt werden.

Linzer Ostermark	28. März bis 11. April
Regensburger Ostermesse	5.-17. April
Augsburger Markt an Quasimodogeniti	8.-14. April
Passauer Georgidult	17.-30. April
Wiener Pfingstmarkt	29. April - 27. Mai
Ulmer Veitsmarkt	14.-16. Juni
Augsburger Ulrichsmarkt	1.-7. Juli
Kremser Jakobimarkt	19. Juli - 1. August
Passauer Jakobidult	25. Juli - 7. August
Ybbser Laurentimarkt	3.-17. August
Linzer Bartholomäimarkt	11. August - 7. September
Regensburger Emmeramsmesse	20. September - 2. Oktober
Augsburger Michaeli oder Kirchweihmarkt	27. September - 3. Oktober
Augsburger Tuchmarkt (Gallimarkt)	13.-19. Oktober
Kremser Simeonimarkt	22. Oktober - 4. November
Wiener Katharinenmarkt	11. November - 9. Dezember
Ulmer Nikolausmarkt	5.-7. Dezember.

Es fällt auf, dass die beiden Ulmer Märkte nur jeweils drei Tage gedauert haben sollen, was ich beim Vergleich mit anderen Märkten nicht für zutreffend halten kann.

### 3.5 Beseitigung der die Schifffahrt gefährdenden Hindernissen

In der Mautrechnung von 1624 ist unter dem Vermerk *Ainzig* *Ausgab* die Beseitigung etlicher großer Steine aus der Donau sehr genau beschrieben<sup>85</sup>. Dort heißt es darüber: Nachdem in der Donau *Enndthalb*<sup>86</sup> des Markts allhier, nächst

<sup>82</sup> Vgl. Vangerow (wie Anm. 59 [1963]) S. 327 und S. 333f.

<sup>83</sup> Linz war im großen, vom Mai bis in den November hinein wütenden Bauernaufstand zeitweise belagert worden.

<sup>84</sup> Wehrkreuze waren Abwehramulette.

<sup>85</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 332 fol. 40f. Der Text wird jedoch nicht wörtlich gebracht.

<sup>86</sup> Jenseits.

unterhalb der Brücke vor dem anderen (zweiten!) Joch, da die Naufahrt durchgeht, etliche große Steine im völligen Rinnsal gelegen, welche bei kleinem Wasser den heraufgehenden Hohenauen<sup>87</sup>, besonders den großen kurfürstlichen Salzschiffungen verhinderlich und merklicher Schaden dabei zu befürchten gewesen, ist solches dem Rentmeister berichtet worden. Zur Herausbringung solcher Steine wurde der Schärddinger (!) Brückenmeister Wolf Dobler hierher befohlen, ihm des Tags 1 fl. 30 kr. und seinen Knechten jedem 30 kr. zu geben bestimmt, welche am 12. Oktober von Schärdding aus mit den zum kurfürstlichen Mautamt gehörigen und zu dieser Arbeit bedürftigen Instrumenten ausgereist und am 19. *eiusdem* [= desselben] auf dem Wasser hierher gekommen<sup>88</sup>. Die dann begonnene Arbeit beendete man am 10. November. Mehr als 60 große und kleine Stücke brachte man dabei heraus und räumte das Rinnsal so frei, dass in Zukunft kein Schaden mehr zu befürchten ist. Tut für bisher 30 Tage, dann für die Heimreise und Zurückbringung des Werkzeugs fünf, zusammen 35 Tage, dem Meister an Geld 52 Gulden 30 Kreuzer und den vier Knechten 70 Gulden, in allem vermög Scheins Nr. 3 122 Gulden und 30 Kreuzer.

Drei dem Brückenmeister für diese Arbeiten gestellte Zimmerknechte erhielten für zweimal 8 und einmal 6 Tage à 30 Kreuzer 11 Gulden. Die hierzu ebenfalls benötigten Scharwerker bekamen jeder an Schwarwerksgeld täglich 2 Pfennige, in allem 56 Kreuzer. Letztlich gab man dem Brückenmeister, als er zuvor mit einem Knecht nicht allein *das Wasser anfangs abgestochen*, sondern sich *gar mit bloßem Leib in das Wasser hineinbegeben* und nachgesehen wie die Steine liegen und wie sie herauszubringen, für solche Gefahr und Mühewaltung samt An- und Abreisen das bestimmte Deputat auf 7 Tage, tut für seine Person 10 Gulden 30 Kreuzer und für den Knecht 3 Gulden 30 Kreuzer, zusammen nach Inhalt des Scheins Nr. 4 14 Gulden. Lediglich 4 Jahre später wird nochmals von der Beseitigung eines großen Steins aus dem Flussbett berichtet<sup>89</sup>. Diesmal entlohnte man die dortigen Fischer mit 36 Kreuzern, um den oberhalb der Brücke gelegenen und dem *Schiffritt* verhinderlich gewesenem großen Stein hinweg zu tun.

### 3.6 Schwäbische Auswanderer nach Ungarn

Die erste größere Emigrationswelle erlebte Ulm bereits 1622/23 aus dem katholischen Oberschwaben, als wegen Teuerung, Not und Elend hauptsächlich Tagelöhner und Handwerker die Auswanderung nach Böhmen und Österreich wählten<sup>90</sup>. Da die Donaustauer Mautrechnung von 1623 erst in der 10. Woche<sup>91</sup>, also vom 10. bis 15. März, unter *Zustand* die ersten 3 Schiffe mit etlich wenigen Schwaben und deren Armuthey verbucht, können die Auswanderer frühestens ab dem 1. März 1623 in Ulm gestartet sein, denn in der Mautrechnung

<sup>87</sup> Schiffszüge stromaufwärts.

<sup>88</sup> Das waren acht Tage auf einem kleineren Schiff, vermutlich einem Dreierl oder Vierterl (Längen 6-8 m).

<sup>89</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 336.

<sup>90</sup> Vgl. Márta *Fata* (Hg.): „Die Schiff‘ stehn schon bereit“. Ulm und die Auswanderung nach Ungarn im 18. Jahrhundert. Ulm 2009 (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm. Reihe Dokumentation 13). Vorwort S. 7.

<sup>91</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 331.

von 1622 sind noch keinerlei Eintragungen darüber vorhanden<sup>92</sup>. Der Hinweis von Wolf-Henning Petershagen<sup>93</sup> auf Angaben von Werner Hacker<sup>94</sup>, wonach die erste größere Emigrationswelle in Oberschwaben bereits im Herbst 1622 begann und bis zum darauf folgenden Frühjahr andauerte, ist irrig. Dies deckt sich auch zeitlich mit einer Entscheidung des Ulmer Rates vom 7. Februar wegen den von Auswanderern verlangten zu hohen Fahrpreisen. Es ist das erste Ratsprotokoll in einer Reihe von Einträgen des Frühjahrs 1623. Im übrigen wurden diese Fahrten mit Auswanderern das ganze Jahr über durchgeführt<sup>95</sup>. Insgesamt fuhren 64 Schiffe mit Schwaben, welche die Heimat verliessen. Die verantwortliche Leitung hatten 21 Ulmer Schiffsleute, vier Donauwörther, ein Lauinger, ein Rainer, drei Aitracher, zwei Lechbrucker, zwei Ingolstädter, ein Eichstätter, ein Kemptener, ein Moosbruckhausener und ein Dietmannsrieder Schiffsmann.

Ulmer steuerten 40 Schiffe, meist innerhalb von Fahrgemeinschaften und nur sechs einzig, Schiffer aus Donauwörth fünf Schiffe und hiervon zwei einzig, Lechbrucker drei Schiffe und hiervon zwei einzig, Ingolstädter zwei Schiffe und hiervon eines einzig. Alle übrigen Schiffer bevorzugten ebenfalls Gemeinschaften. Hans Wolfender fuhr mit fünf Schiffen, Matheus Schultes und Georg Gerst, alle aus Ulm, mit drei und Urban Grofper aus Moosbruckhausen sowie Hans Khutter aus Dietmannsriedt auch mit soviel Schiffen. Je zwei Fahrten unternahmen Peter Glaser, Ulrich Scheifele, Hans Wolfender, Daidit Clunz aus Ulm und Leonhardt Pauman aus Donauwörth.

Unterschieden wird in Donaustauf zwischen Fahrgemeinschaft mit Schwaben und deren Vahrnus und schwäbischem Gesindel und deren Vahrnus. Diese hier gemachte Abstufung halte ich nicht für eine diskriminierende Aussage, sondern für einen Hinweis auf die bei der zweiten Gruppe offenbar gegebene Armut<sup>96</sup>. Ist hier noch anzumerken, dass auch die Auswandererfahrten nach Ungarn für „deutsche“ Schiffer in Wien endeten und dass dort die Beförderten auf Schiffe unter österreichischer Mannschaft umzusteigen hatten. Schließlich sei außerdem der Hinweis erlaubt, dass damals auf Schiffen, die mit Auswanderern gefüllt waren, keine 250 Personen mit Gepäck – selbst wenn dieses nur schmal war – Platz finden konnten. Mussten doch in 13-15 Tagen 658 km bis Wien zurückgelegt werden. Auch erscheint es mir unbegreiflich, dass auf einem solch überladenen Kahn lediglich 3 Mann als Besatzung tätig gewesen sein sollten, wie dies in einer handgeschriebenen Ulmer Chronik vom 5. März (1623) festgehalten ist. Ob die Ratsprotokolle das geschilderte Unglück auch mit dieser falschen Beförderungszahl bestätigen, weiß ich nicht<sup>97</sup>.

<sup>92</sup> *Ebda.*, Nr. 330.

<sup>93</sup> Vgl. Wolf-Henning Petershagen: Die Ulmer Donauschiffe und das Geschäft mit der Auswanderung. In: *Fata* (wie Anm. 94) S. 23.

<sup>94</sup> Werner Hacker: Auswanderer aus dem Territorium der Reichsstadt Ulm, in: UO 42/43 (1978) S. 161-257.

<sup>95</sup> Vgl. Tabelle 8.

<sup>96</sup> Vgl. auch Kapitel 3.2.1.

<sup>97</sup> Vgl. hierzu Petershagen (wie Anm. 94) S. 26f.

### 3.7 Das Mautamt Donaustauf im Dreißigjährigen Krieg

#### 3.7.1 Der Dreißigjährige Krieg bis zur Regensburger Besetzung

Der Beginn und weitere Verlauf des Dreißigjährigen Krieges bis 1632 hatte für die Donauorte eine starke Verkürzung der Fluderzufuhr mit den verschiedensten Schnittholzsorten gebracht, vor allem aber mit Brennholz<sup>98</sup>. Am 23. Mai 1618 begann mit dem Prager Fenstersturz der Aufstand protestantischer böhmischer Stände gegen das katholische habsburgische Landesfürstentum; er griff bald nach Mähren und Oberösterreich über. Mit dem Münchner Vertrag vom 8. Oktober 1619 trat der bayerische Herzog Maximilian dem Kaiser als Bündnispartner bei. Er versprach als Haupt der Liga seine volle Truppenhilfe<sup>99</sup>. Dafür musste der Kaiser schwerwiegende Zugeständnisse machen und sich verpflichten, als Ersatz für alle Kriegskosten, die über die Ligabeiträge hinausgingen, territoriale Pfänder einzuräumen und nach Friedensschluss aus österreichischem Besitz etwaige bayerische Verluste zu ersetzen. Mündlich sagte er auch die Übertragung der Kurwürde und die pfandweise Überlassung erobelter Gebiete zu.

Im Mai 1620 rückte das Heer der Liga über Regensburg an die Grenze. Von dort aus wandte sich die Armee zunächst nach Oberösterreich. Diesem Angriff hatte der Kaiser ausdrücklich die Vollmacht erteilt, so dass Maximilian damit Gelegenheit bekam, das mit dem Münchner Vertrag zugesicherte Pfand für die Kriegskosten schon jetzt zu besetzen. Am 4. August traf der Herzog in Linz ein und zwang die Stände Oberösterreichs im dortigen Schloss zur Huldigung. Oberst Adam von Herbersdorf regierte von nun an das von Bayern gewonnene Pfand bis zum 5. Mai 1628, als es wieder zum Kaiser zurückkehrte. Diese Niederlage nahm jedoch nur der Adel hin, nicht aber die Bauernschaft. Trotz heldenhaften Widerstands unterlagen ihre ungeordneten und ungeschulten Haufen schließlich nach anfänglichen Erfolgen im am 17. Mai 1626 beginnenden und bis in den November hinein wütenden, großen Bauern-Aufstand den bayerischen und kaiserlichen Truppen. Damit brach auch die Reformation in Österreich endgültig zusammen<sup>100</sup>.

Erst im Jahrgang 1632 der Mautrechnungen befinden sich Eintragungen, die das Näherkommen der Kriegswirren erkennen lassen<sup>101</sup>. So heißt es dort, dass dieses Jahr im Donaustauer Markt vielmals Reiter und anderes Kriegsvolk zeitweise im Quartier gelegen, auch etlicher Durchzug geschehen, und dass dabei an verschiedenen Häusern mit der Ausplünderung begonnen wurde. Deshalb habe man mehrfach Soldaten aus dem kurfürstlichen Schloß zur Bewachung der Mautkasse gebraucht und bezahlt<sup>102</sup>. Am 15. Mai erging von der kurfürstlichen Regierung in Straubing der Befehl, dass alle bei diesen Kriegsläufen in der Donau *an- und ausgeflezte Todten Körper und Aß* [=angelandete und auf dem Land zurückgelassene] durch die Abdecker beseitigt werden sollten. An jene sind dann

<sup>98</sup> Im Folgenden weitestgehend nach Hans-Heinrich Vangerow. In: Beiträge zur Geschichte im Landkreis Cham (2010) S. 93-97.

<sup>99</sup> Andreas Kraus: Maximilian I. Bayerns großer Kurfürst. Regensburg 1990. S. 103.

<sup>100</sup> *Ebda.*, S. 113ff.

<sup>101</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 340.

<sup>102</sup> *Ebda.*, fol. 129.

in Friesheim und Mangolding neun Einsätze dafür bezahlt worden, dass sie solche Leichen von der Brücke entfernten und begruben.

1632 wurde auch den Donaustauffer Beamten wie *anderen Offizieren* aus den beiden Quartalen Michaelis und Weihnachten laut schriftlichen Befehlen des Straubinger Rentmeisters ein Drittel des Gehaltes eingezogen. Demnach erhielt der Mautner wegen dieser Kürzung an Jahresgehalt nur noch 46 fl. 40 kr., der Gegenschreiber 14 fl. 17 kr. 1 hl. Der bisherige Sold hatte für den Mautner (und Kastner) 56 fl. und für den Gegenschreiber 24 fl. 8 kr. 4 hl. betragen<sup>103</sup>.

### 3.7.2 Die Besetzung der Reichsstadt Regensburg durch die Schweden und deren Vertreibung

Im Oktober 1633 rückte die 15.000 Mann starke schwedische Armee unter dem Kommando von Herzog Bernhard von Weimar nach Regensburg vor. Am 24. Oktober begann der schwedische Angriff von der Landseite her. Am 29. waren die Schweden bis zur Stadtmauer vorgedrungen. Die ganze Nacht und die folgenden drei Tage vom 1. bis 3. November dauerte dann eine Kannonade. Letztere hatte in die Mauer am Prebrunner Tor eine breite Bresche geschlagen, die eine Eroberung der Stadt ermöglicht hätte. Deshalb gingen die Bayern einen Vergleich ein, der ihnen am 5. November den freien Abzug sicherte<sup>104</sup>.

Ende 1633 waren auch die Städte Cham, Straubing und Deggendorf von den Schweden eingenommen. Am 30. November jenen Jahres hatten ihre Soldaten zudem den Kötztlinger Marktflecken völlig zerstört. Am hartnäckigsten trotzte die Donaustauffer Burg dem Feind. Obwohl der Ort selbst besetzt war, beherrschte sie mit ihren Geschützen die Donau. Nach heftigen Kämpfen erwirkte sich die Besatzung einen ehrenvollen Abzug und am 6. Februar 1634 sprengte man die Burganlage.

Nach der vom 25. Mai bis 26. Juli 1634 durch die vereinigten kaiserlichen und bayerischen Truppen während der Belagerung war Regensburg wieder vom Feind befreit worden. Dabei hatten sich die Kampfhandlungen am 26. Juni zu einem Höhepunkt der Belagerungsschlacht gesteigert<sup>105</sup>. Unerwartet und überraschend kamen auf der Donau zahlreiche mit Batterien bewehrte Schiffe von Winzer her zur Insel Wöhrd. Die Kaiserlichen verbanden sie dort zu einer Schiffsbrücke, um ihren Truppen den Übergang zum Flussufer zu ermöglichen. Dort hatten die Schweden Erdverteidigungsanlagen errichtet. Die Wachen wurden überrumpelt und der Weg damit frei zum Hornwerk, der nördlichsten Befestigungsanlage an der Steinernen Brücke. Von dort aus schoß man schließlich den Regensburger Brückenturm zusammen. Erst Ende April 1635 konnte dann auch Weiden den Schweden entrissen werden.

Die Kriegsfolgen für das Donaustauffer Mautamt lassen sich vor allem aus den jährlichen Ausgabennachweisungen für das dortige Mauthaus entnehmen. So heißt es 1634, dass alle Fenster der unteren Wohnstuben und Kammer durch

<sup>103</sup> *Ebda.*, Nr. 338.

<sup>104</sup> Ludwig *Schwab*: Regensburg im schwedischen Krieg. In: Alt-Bayerische Heimat. Blätter für Heimatpflege und Unterhaltung 7 (1954) Nr. 6.

<sup>105</sup> Ludwig *Schwab*: Als die Wasserleitung zu fließen aufhörte: die Belagerung Regensburgs im Schwedenkrieg 1634. In: Alt-Bayerische Heimat. Blätter für Heimatpflege und Unterhaltung 8 (1955) Nr. 5.



Feind- und Freundvolk ausgebrochen, weshalb der Schreiner von hier einen neuen Kreuzstock und sieben Rahmen machen musste. Der Glaser versah diese dann mit Scheiben und der Zimmermann besserte im ganzen Haus die Türen, Bänke und anderen Holzteile aus oder erneuerte sie. Insgesamt kostete dies 14 Gulden 48 Kreuzer. Für 70 kurze und lange Bretter zur Ausbesserung bezahlte man 3 Gulden, für 50 kleine und große Plattennägel zum Beschlagen 36 Kreuzer und für eiserne Bänder 1 Gulden 30 Kreuzer<sup>106</sup>. Die großen Schäden konnten erst 1635 beseitigt werden<sup>107</sup>. Die Ausgaben hierfür betrugen 101 Gulden 28 Kreuzer. An der Wiederinstandsetzung waren beteiligt der Schreiner aus Frauenzell, der Hafner aus Bernhardswald, der Glaser aus Geiselhöring, der Eisenkramer aus Regensburg sowie der Zimmermann und der Schmied aus Donaustauf. Der hohe Betrag wird damit begründet, dass der Feind das Gebäude aufs Äußerste ruiniert hatte. Er schlug alle Fenster und Öfen ein, hob die Böden aus und verbrannte sie samt den Türen und zerschlagenen Holzwänden.

Die sicher auch für das Jahr 1633 begonnene Mautrechnung fehlt. Dafür ist aber der Jahrgang 1634 vorhanden, dessen Laufzeit jedoch erst in der 37. Woche am 7. September mit der stromaufwärts erfolgten Anlieferung von Lebensmitteln beginnt. Ein wenig später in der 42. Woche erlassener Befehl der Straubinger Regierung besagt, dass fortan von allen Waren, Viktualien und Pfenn(ig)werten, welche nach Regensburg zu Wasser oder Land, nau- oder gegenwärts geführt werden – nichts ausgenommen – die doppelte Maut durchgehend eingefordert und gebührend berechnet werden solle. Diese doppelte Besteuerung wurde erst mit Befehl des Rentmeisters vom 19. Juli 1649 nach kaiserlichem Einwirken für die Reichsstadt Regensburg aufgehoben. In diesen 16 Restwochen des Jahres 1634 vermauteten 293 stromauf und nur 34 stromab bewegte Schiffe. Der Fluderbetrieb und die Salzzufuhr blieben aber weiterhin eingestellt.

### 3.7.3 Die Reichsstadt Ulm im Dreißigjährigen Krieg

Als sich der 1618 begonnene Krieg auch auf Oberschwaben ausdehnte<sup>108</sup>, war die Reichsstadt Ulm gut vorbereitet. Ihre neuen starken Festungsanlagen schreckten Angreifer ab und die Stadt wurde niemals ernsthaft direkt angegriffen oder gar eingenommen. Um eine modern befestigte Stadt von der Größe Ulms zu erobern, wäre eine langwierige Belagerung nötig gewesen, zu der man eine ganze Armee gebraucht hätte. So erlebte Ulm kaum direkte Kriegsgewalt.

Auch wenn die Stadt nicht einfach anzugreifen war, konnte sie sich nicht aus dem Krieg heraushalten. 1630 musste der kaiserliche Generalissimus Wallenstein mit seinem Gefolge von 630 Personen offiziell empfangen und bewirtet werden. Als die Schweden seit 1631 vorrückten und sich die evangelischen Stände Schwabens zusammenschlossen, war Ulm daran beteiligt. Die Stärke der Festung hatte auch zur Folge, dass die Stadt strategische Bedeutung gewann. So wurde sie von 1632 bis 1635 durch einen Bündnisvertrag zur schwedischen Festung mit einem schwedischen Kommandanten. Sie diente den schwedischen Kriegszügen in der

<sup>106</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 341.

<sup>107</sup> *Ebda.*, Nr. 342.

<sup>108</sup> Vgl. Michael *Wettengel*/Gebhard *Weig* (Hg.): *StadtMenschen. 1150 Jahre Ulm. Die Stadt und ihre Menschen. Ulm 2004. S. 107.*

Region als Operationsbasis und war damit auch Ziel von Unternehmungen der Gegenseite. Am dramatischsten entwickelte sich die Situation, als im Winter 1634/35 in der mit Flüchtlingen überfüllten Stadt eine Pestepidemie ausbrach.

### 3.7.4 Donaustauf und die weiteren Kriegsjahre

Erst 1640 erfolgte die Wiederherstellung der vom Feind abgerissenen und verbrannten Getreideböden<sup>109</sup>. Vor den beiden Mautteilen Wassermaut und Landmaut des Jahres 1641 findet sich im jeweils ersten Jahresviertel der Satz: *Ist wegen des eingefallenen Pannierischen Feindts, dass man weder zu Land noch zu Wasser nichts wandlen [= nichts einnehmen.] können*<sup>110</sup>. Tatsächlich hatte sich der in schwedischen Diensten stehende General Banér vom Winterquartier Lüneburg nach Regensauf begeben. Am 21. Januar rückte er mit dem Hauptteil seiner Reiterei, Fußvolk und etlichen Geschützen gegen Regensburg vor, wo er am 25./26. von Norden her die Stadt bedrohte. Einsetzendes Tauwetter und das Aufbrechen der Eisdecke verhinderten jedoch einen Angriff. Nach der Plünderung von Wörth musste er sich schließlich auf das linke Donauufer zurückziehen und wieder umkehren. Dabei war auch Donaustauf erneut in Mitleidenschaft gezogen worden. Im Mauthaus hatte man in der unteren Stube den Kachelofen eingeworfen. Außerdem waren die Schlösser am Haustor, ferner die Stiegen und die Tür des „Schreibstübels“ zerschlagen worden. Acht Tage lang befreiten vier alte Frauen das Anwesen vom dort hinterlassenen Unrat.

Die Kriegsfolgen verschonten auch das Mautpersonal nicht. 1646 erkrankte der kurfürstliche Mautner, begab sich deshalb nach Regensburg zur Kur, verstarb dort aber am 29. Juni<sup>111</sup>. Im September wurde der Gegenschreiber tödlich krank samt zwei Schreibern, Weib und Kind, und befand sich einige Zeit „liegerhaft“ in Regensburg. Ein Jahr später besagt ein Eintrag<sup>112</sup>, dass im *fertigen* Herbst an die *dritthalbtausend dismundierte*<sup>113</sup> Reiter im Markt einlogierten und später beide Armeen *durch die Donau* abwärts marschierten. Dabei wurde das kurfürstliche Mauthaus durch die Soldaten so ruiniert, Öfen, Türen und anderes zerschlagen, dass es ohne Reparatur nicht mehr zu bewohnen gewesen wäre. Ein Glaser aus Regensburg lieferte 76 Scheiben, Stiegen und Türen für den Getreideboden werden erwähnt, und der Zimmermann ersetzte die zerschlagene und eingefallene Hauptstiege, die von den Reitern zerbrochene Rossstallung sowie die obere und untere Kastentür. Auch den Schaden am Ofen der oberen Stube behob man.

Offenbar 1647 plünderte der *Creuzische Einfall* den Mautner aus und im Mauthaus zerschlug man die Fenster, die Öfen und anderes<sup>114</sup>. Zuletzt zeigt ein Vermerk von 1648, dass während des aufmarschierenden *Burchheimbischen Succurs*<sup>115</sup> und eingefallener Reiter das Mauthaus erneut verwüstet worden war, obwohl für seine Reparatur und Ausbesserung erst jüngst merkliche Ausgaben

<sup>109</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 347.

<sup>110</sup> *Ebda.*, Nr. 348.

<sup>111</sup> *Ebda.*, Nr. 352 fol. 154ff.

<sup>112</sup> *Ebda.* Nr. 353 fol. 147.

<sup>113</sup> Sicher sind hiermit dismontierte, also unberittene Reiter angesprochen.

<sup>114</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 353, fol. 147.

<sup>115</sup> Der Burchheimischen Unterstützung.

entstanden<sup>116</sup>. Sollte es weiter bewohnt werden, musste man nun Kosten für Öfen, Fensterrahmen, eingeworfene Fenster und die Ausbesserung des Daches aufwenden.

### 3.7.5 Die Reichsstadt Ulm nach 1635

Nach den Geschehnissen 1634/35 in der Stadt ist es somit nicht verwunderlich, dass Ulm erst 1636 ab der 24. Woche eine erste Getreidelieferung in Aussicht hatte, die ihm Georg Perger von Passau mit fünf Getreideschiffen zuführte. Weitere 15 Schiffsladungen folgten in diesem Jahr, die in Stärken von ein bis drei Schiffen von zwei aus Aschach, zwei aus Linz, eins aus Weißenkirchen, eins aus Ybbs und eins aus Vilshofen stammenden Frachtführer auch in der 24. Woche, dann in der 25., 37., 42., 43. und 2 mal in der 46. Woche in Donaustauf mit dem Ziel Ulm vermautet wurden<sup>117</sup>.

1637 bezahlten in Donaustauf in der 16. bis 29. Woche acht Schiffer aus Passau, Obernberg, Vilshofen, Aschach, Linz, Ardagger, Hollenburg und Wien für 23 Getreideladungen die Maut. In mindestens zwei Schiffszügen führten dabei Andre Hemb und Consorten aus Hollenburg neun Getreidekähne stromauf<sup>118</sup>. 1638 brachte in der 22. Woche Michael Eybeckh aus Pleinting die letzten drei für Ulm bestimmten Getreidelieferungen<sup>119</sup>. Setzt man die Schiffsladung wegen der auf der Donau oberhalb von Regensburg schwierigeren Befahrbarkeit mit nur 30 Mut Getreide<sup>120</sup> an, so gelangten in den zwei vergangenen Jahren 1.320 Mut oder rd. 38.000 Ztr. Getreide nach Ulm.

In den Jahren nach 1635 bis zum Friedensschluss von 1648 kamen Ulm und sein Territorium nur noch phasenweise in Bedrängnis<sup>121</sup>. Insgesamt erlitt es aber auf die Dauer dieses nicht enden wollenden Krieges schwere wirtschaftliche Schäden, denn die umherziehenden Heere verwüsteten mit der gesamten Region auch das Ulmer Land und erpressten regelmäßig Geld und Nahrungsmittel. So forderten Nahrungsmittelknappheit, Teuerung und Seuchen viele Opfer, die Bevölkerung ging von 19.000 Einwohner bei Kriegsbeginn auf rund 13.500 am Ende des Krieges zurück. Trotzdem konnte sich Ulm recht gut von den Kriegsfolgen erholen, was zuletzt mehrere ruhige Jahre bedingten.

## 3.8 Zusammenfassung

Donaustauf war schon seit mehr als 250 Jahren ein Ort mit einem Mautamt gewesen. Der dort erhobene Zoll wurde als ein Beizoll zur Maut von Regensburg und Stadthof beschrieben. Wer zu Wasser oder auf dem Landweg mit Gütern oder Lebensmitteln durchkam musste das Mautrecht bezahlen. In dieser Studie geht es nur um die Wassermaut, über die 59 Mautrechnungsbände von 1583 bis 1651 Einblick gewähren und Auskunft geben. In jener Zeitspanne

<sup>116</sup> Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf Nr. 354 fol. 152.

<sup>117</sup> *Ebda.*, Nr. 343.

<sup>118</sup> *Ebda.*, Nr. 344.

<sup>119</sup> *Ebda.*, Nr. 355.

<sup>120</sup> 1 Wiener Mut = 30 Metzen zu je 61,487 Litern.

<sup>121</sup> Vgl. *Wettengel/Weig* (wie Anm. 108) S. 107.

befaßten sich 269 Flößer oder Schiffer aus Ulm mit dem Transport von vielerlei Waren auf der Donau fast nur flussabwärts, also nach heutigem Pegelstand auf einer maximalen, mehr als 658 km langen Fahrtstrecke von Ulm bis Wien, für die man ohne zusätzliche Ruderkraft bei Normalwasser und jeweils 16stündiger Fahrtdauer 13 bis 15 Tage brauchte.

Erst seit 1570 wurden in Ulm auch Schiffe gebaut. Für diese „neu vorhabende Schifffahrt“ sollten nach den Ulmer Ratsprotokollen vom 17. Mai 1570 „allhier oder im Allgäu von liegendem Holz zwei Flöße, so zu den Schiffen tauglich, erkaufet werden“. Am 16. Juli 1570 wurde der Ankauf eines weiteren Floßes von ungefähr 12 Bäumen zu zwei Schiffen genehmigt. Ziel dieser Umstellung vom Floß- zum Schiffstransport war es auch, durch den Einsatz von Schiffen Holz einzusparen, wobei angeblich der Bau von zwei Schiffen aus einem Floß mit 12 Stämmen eine Holzmasseneinsparung von fast 50% bedeutete. Ganz abgesehen davon, ob 12 Stämme wirklich für die Herstellung von zwei Schiffen ausreichten – musste dieses Holz doch sägefähig sein, da man für den Bau von Schiffen anders als für Flöße Bohlen und Bretter benötigt – bedingte dieser Umstieg ein mit der Zeit immer stärker werdendes Absinken der in den Bezugswäldern vorhandenen Holzqualität.

Nach einem Ulmer Ratsentscheid von 1580 waren wohl die anfangs erbauten Schiffe 50 und 52 Schuh, also 14,60 und 15,18m lang. Da die Umstellung auf nur noch Schiffsbetrieb wegen der Einmalbenutzung der Fahrzeuge sehr langsam vor sich ging und an der Donaustauer Maut viele der Ulmer Schiffe als Plättel, also kleine Plätten, bezeichnet werden, scheint man mit der Zeit auch kürzere Frachtkähne hergestellt zu haben. Dies bestätigt ein Verzeichnis aller Schiffe in Regensburg vom 19. Mai 1619, nach dem einzelne als Schwäbin bezeichnete Fahrzeuge Fassungsvermögen für lediglich 10 und 12 Pferde auswiesen. Die Stärke der Floß- und Schiffsbesetzungen war bei den zu unternehmenden Naufahrten erheblich geringer als bei der Stromauffracht. Dennoch dürften 2 Mann je Floß bei Frachtzielen über Regensburg hinaus nicht ausgereicht haben. Ging es dann noch um Personenverkehr, müssten es je nach der Personenzahl und ihrem gezeigten Benehmen nicht weniger als 4 Flößer gewesen sein. Für Schiffe von der erlaubten Größe benötigte der verantwortliche Frächter die gleiche Zahl von Schiffsknechten. Alles in allem arbeiteten in dieser Zeit jährlich mehr als 250 Männer auf Flößen oder Schiffen als Besatzung. Insgesamt fuhren die Ulmer in den 59 durch Mautrechnungen belegten Jahren mit 3.956 Fahrzeugen, davon 1.026 mit wechselnden Frachtgütern und 2.940 mit Oberländer Wein. Dazu benutzten sie 647 Flöße und 3.309 Schiffe.

Hinsichtlich der Floß- und Schiffsfrachten geben die Donaustauer Mautbücher die benötigte Auskunft. So waren nach den 59 erhalten gebliebenen Jahrbüchern 66 Flöße und 85 Schiffe mit Hausrat, Personen oder Fahrnis beladen gewesen, was für zeitweise stärkere Bevölkerungsbewegungen spricht. Ein Sonderfall ist dabei die 1623 erfolgte Auswanderung armer, schwäbischer Familien mit ihrer geringen Fahrnis in Fahrgemeinschaften nach Ungarn. Insgesamt fuhren dazu 64 Schiffe, davon 40 unter Ulmer Führung, stromabwärts bis Wien. Beteiligt waren 38 Schiffsführer.

Als das für Ulm wichtigste Handelsgut erwies sich alle Jahre der Oberländer Wein. Hinsichtlich der Weinfrachten gibt die in die Auswertung mit einbezogene Kelheimer Mautrechnung von 1594 genauere Auskunft. Sind doch in ihr drei

Gruppen von Faßmengen ersichtlich, die sich je nach ihrem Fassungsvermögen auf einem, auf zwei oder drei Flößen (Schiffen) befunden haben müssen<sup>122</sup>. So wurde für die Gruppe von 10 bis 16 Fässern mit einer Höchstmenge von 58 Ulmer Eimern<sup>123</sup> bei der „Belieferung“ ein Fahrzeug angesetzt. Gleiches gilt für die Fässer „für den Verkauf“, hier auch 10 bis 16, doch mit einem Spitzenwert von 59 Eimern, die 236 Ztr. wogen. Die nächste Gruppe bestand bei ihrer Lieferung aus 25 Fässern mit 102 Eimern und 30 mit 115 Eimern. Für den Verkauf schwankte die Menge zwischen 27 Fässern mit 110 Eimern und 33 Fässern mit 118 Eimern. Beladen mit bis zu 118 Ulmer Eimern und einem Gewicht von 442 Ztrn. beanspruchte dies zwei Fahrzeuge. Aus der dritten Gruppe gibt es für die Lieferung nur eine Angabe, nämlich 54 Fässer mit 197 Eimern, für den Verkauf reichte sie von 43 Fässern mit 160 Eimern bis 50 Fässer mit 184 Eimer. Bis zu 54 Fässer mit 197 Eimern und einem Gewicht von 790 Ztrn. benötigte man also drei Wasserfahrzeuge für den Transport.

Insgesamt führten die Ulmer Frächter in den 59 Jahren 349 Flöße und 2.559 Schiffe stromabwärts, wobei sie den Oberländer Wein bis nach der Hafnerzell, Salzburg (?), Pfarrkirchen und Vilsbiburg lieferten. Unter Miteinbeziehung der acht fehlenden Mautrechnungen wurden somit in 67 Jahren ab 1583 bis 1651 mindestens 14.681.442 Liter, also 146.814 HL Oberländer Wein in Donaustauf vermutet. Dazu kommt noch die nach der Kelheimer Mautrechnung von 1594 ausgewiesene Regensburger Belieferung. Diese für 67 Jahre mit jährlich 2.000 Eimern angesetzt, ergibt nochmals 329.284 Liter. Dadurch erhöht sich die Donaustauer Summe um weitere 220.620 HL. Daher gelangten in 67 Jahren 367.434 HL Oberländer Wein fast zur Gänze nach Bayern.

Metalle und Eisenwaren spielten im Ulmer Außenhandel gar keine Rolle, denn Ulm wurde mit solchen Gütern durch Regensburger Schiffsmeister versorgt, wie ebenfalls besonders die Kelheimer Mautrechnung von 1594 zeigt<sup>124</sup>. So brachte man allein gut 120.000 Eisenschienen aus oberpfälzer Produktion stromaufwärts. Was die 2.131 Ztr. Stahl und Eisen betrifft, welche die Gebrüder Georg und Paul Dimpfel anlieferten, so waren sie in Linz geladen worden. Sie stammen aus Innerberg/Eisenerz. Diese 1583 gegründete Eisenhandelsgesellschaft verkaufte nicht bloß einen Rohstoff, dessen geringer Phosphorgehalt die Herstellung härtester Stahlsorten erlaubte, sondern sie besaß auch die günstige Verbindung über Enns und Donau. Beim Linzer Ostermarkt des Jahres 1627 waren auch Christoph Lanng und Hans Ulrich Amann aus Ulm<sup>125</sup> am *Eisenverschleiss*<sup>126</sup> beteiligt.

Bei der Begutachtung von Holz und Holzwaren, wofür letztere in der Ulmer Ausfuhr keine Bedeutung besaßen, wird häufiger der gewaltige Holzbedarf für so große Gemeinwesen wie die Reichsstadt Ulm übersehen oder falsch eingewertet. Umfasste doch der langfristige Holzbedarf den Hausbrand, den Hausbau nebst

<sup>122</sup> Die Anzahl der dafür eingesetzten Fahrzeuge ist im Kelheimer Mautbuch nicht vermerkt. Die Faßgruppen sind jedoch so deutlich voneinander abgesetzt (10/16, 27/33, 43/54), dass es keine andere Erklärung dafür gibt.

<sup>123</sup> In den damaligen Eintragungen heißt es stets Ulmer Emer!

<sup>124</sup> StA Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355: Mautrechnung Kelheim von 1594 fol. 110.

<sup>125</sup> Vgl. *Vangerow* (wie Anm. 59) S. 68.

<sup>126</sup> Eisenverkauf, Eisenerwerb.

Instandsetzung sowie gewisse Handwerkertätigkeiten. Setzt man den Verbrauch an Holz durch die Ulmer Bürger für die Zeitspanne dieser Untersuchung mit gut 700.000 Fm an, dann dürfte die dafür bereitzustellende Holzmenge kaum unter 1.000.000 Fm gelegen haben, da die Verluste bei der Holzernte, Holzbringung und durch den Verschnitt für bestimmte Holzsortimente sehr hoch waren. Allein die Herstellung der für die Weinfracht auf der Donau benötigten Fässer hinterließ eine errechnete Kahlfläche von jährlich 56 ha. Hinzu kam der Kahlhieb für das Bau-, Werk- und Brennholz in einer Größe von jährlich weit über 33 ha. Die dadurch bedingten Auswirkungen auf den Waldzustand wurden ausgiebig erörtert.

Die Gruppe Stoffe, Kleidung, Nähzubehör und Papier ist nur hinsichtlich der Fracht von Golschen und Papier stärker vertreten. 1594 wurden in Kelheim ab der 27. Woche 137½ Fässer mit Golschen vermautet, die alle nach Wien gingen. Erst in der zweiten Periode (1598-1618) wird auch in Donaustauf für Golschen Maut eingehoben. Das erste Schiff mit dieser Ware traf 1608 in der 44. Woche beim Mautamt ein. In der dritten Periode sind nur noch 8½ Schiffe mit Golschen vermautet worden, in der vierten Periode fehlt die Golschenfracht völlig.

Eine Handelsware von einiger Bedeutung war das Papier, dessen in Fässern besorgter Vertrieb in Konkurrenz zu Augsburg und eine Zeit lang Memmingen erfolgte. Bis zum Jahr 1651 wurden 83 Schiffs- und 2½ Floßladungen geliefert. Öfters endigten diese Fahrten in der Regierungsstadt Straubing. Häute und Hautbälge wurden meist von Regensburg nach Ulm befördert. Felle, „Füchse“, Kröpfe und Futter aus Kaninchenpelzen gingen nur selten stromab. Schiffe mit Leder, Leder- oder Kürschnerwerk blieben Einzellerscheinungen.

Die Lieferungen von Fischen und Fastenspeise waren bedeutungslos. Nicht so dagegen der in Tonnen erfolgte Versand von Schnecken, der aber erst ab 1624 im Mautbuch erscheint. Bis zum Ende dieser Betrachtung hatten 18½ Schiffe und 2½ Flöße diese Ware an Bord. Aus der geringen Vielfalt landwirtschaftlicher Produkte sind nur die tierischen Bestandteile erwähnenswert. Wurden doch 1604 auf einem Floß und 1609 auf einem Schiff Schweizer Kühe flussabwärts befördert. Hierbei dürfte es sich nicht um Schlachttiere gehandelt haben, sondern um Zuchtmaterial. Leider ist das Ziel dieser Fahrten unbekannt.

Noch ein Wort zu den Ulmer Namenssippn. Die erfolgreichsten Frachtführer verdanken ihre Lieferleistung den zahlreich durchgeführten Weintransporten. Ulms Bedeutung im Handel lag sicherlich vor allem an der Beschickung aller wichtigen Jahrmärkte mit Kaufmannsware und weit weniger an der Versorgung durstiger Kehlen mit Oberländer Wein. Scheint doch die Zufuhr mit ihm der Menge nach für gewöhnlich in Passau und den Orten an Inn und Salzach zu endigen. Jedoch sind auch einzelne Weinfahrten nach Linz und sogar Wien bestätigt. Leider sind hierbei die Donaustauer Mautrechnungen kaum behilflich, da sie zu wenige Angaben darüber enthalten. Die Ausführungen der Donaustauer Mautbücher über den Dreißigjährigen Krieg und seine Auswirkungen wurden bewußt zur Sprache gebracht. Sind sie doch ein beredtes Zeugnis dieser schrecklichen Zeitspanne und zeigen, welche Greuelthaten Feind und nicht weniger Freund an der wehrlosen Bevölkerung und ihren Habseligkeiten begingen.

An die letzte Stelle setzte ich die Tabelle 9. Sie enthält alle Ulmer Schiffs- und Floßführer der Jahre 1583 mit 1651 samt ihrer ersten und letzten Nennung, soweit sie in den Donaustauer Mautrechnungen erwähnt wurden.

Tabelle 1  
Die leitenden Beamten im Donaustauffer Mautamt von 1583 bis 1651

Jahre	Namen des Mautners	Jahre	Namen des Gegenschreibers
1583/96	Conradt Rörer	1583/1604	Georg Hundt
1597/99	Wolf Hueber		
1601/02	Peter Piosy		
1604/10	Georg Hörl	1607/20	Hans Hundt
1611/17	Melchior Han		
1618/23	Hans Georg Fatiga	1621/23	Thomas Mayr
1624/32	Dionysius Marzeller	1624/32	Wilhelm Luz
1634/44	Johann Ulrich Schnedt	1634/44	Michael Fürnstain
1645/46	Georg Ulrich Eisenreich	1645/51	Gabriel Luz
1647/51	Johann Schiller		

Tabelle 2  
Die Ulmer Floß- und Schiffsfahrten von 1583 bis 1651

a) nach der Mautabrechnung						
	GFI/GS	WFL/WS	mit Gütern bzw. Wein	Flöße/Schiffe	insg.	(stromauf)
Periode I.	170/45	347/336	215/683	517/381	898	9
Periode II.	17/203	16/1.181	220/1.197	33/1.384	1.417	-
Periode III.	1/161½	2/858½	162½/860½	3/1.020	1.023	10
Periode IV.	-/17	-/197	17/197	-/214	214	-
Sa. Maut:	188/426½	365/2.572½	624½/2.937½	553/2.999	3.552	19
b) nach den Zuständen						
	GFI/GS	WFL/WS	mit Gütern bzw. Wein	Flöße/Schiffe	insg.	(stromauf)
Periode I.	86/7	-/-	93/-	86/7	93	
Periode II.	1/69	-/-	70/-	1/69	70	
Periode III.	1/162	-/2	163/2	1/164	165	
Periode IV.	6/69½	-/½	75½/½	6/70	76	
Sa. Zustand:	94/307½	- 2½	401½/2½	94/310	404	
Sa. Sa.:	282/734	365/2.575	1.026/2.940	647/3.309	3.956	19

Dazu 8 Jahre ohne Kriegseinbußen, aber mit fehlenden Mautrechnungen (für 1585, 1594, 1600, 1603, 1605, 1606, 1614, 1615) 536 (67 x 8)

Tabelle 3  
Der von Ulmer u.a. Flößern 1594 in Kelheim vermautete Oberländer Wein

Zeitraum	Bestellter Wein (Kaufabsprachen)	Zum Verkauf bestimmter Wein	Gesamtmenge
	Fässerzahl Weinmenge	Fässerzahl Weinmenge	Fässerzahl Weinmenge
1. Vierteljahr	110/ 424	159/ 612	269/1.036
2. Vierteljahr	286/1.050	609/2.172	895/3.222
3. Vierteljahr	322/1.141	533/1.986	855/3.127
4. Vierteljahr	329/1.281	201/ 796	530/2.077
Sa. 1594	1.047/3.896	1.502/5.566	2.549/9.462

Zeitraum	Kaufabsprache Regensburg	Zum Verkauf Ulmer Ware durch Fremde	Bestellter Wein durch Fremde	Zum Verkauf durch Fremde
1. Vierteljahr	155/565	-/-	-/-	-/-
2. Vierteljahr	221/760	48/214	81/281	95/343
3. Vierteljahr	102/393	-/-	-/-	37/131
4. Vierteljahr	216/783	-/-	-/-	-/-
Sa. 1594	694/2.501	48/214	81/281	132/474

1 Ulmer Eimer	hielt	164,642 Liter, 1 Faß enthielt rd. 3,7 Ulmer Eimer
3.896 Ulmer Eimer	halten	641.445,232 Liter oder rd. 6.414 HL (bestellter Wein)
2.501 Ulmer Eimer	halten	411.769,642 Liter oder rd. 4.118 HL (nach Regensburg)
5.566 Ulmer Eimer	halten	916.397,372 Liter oder rd. 9.164 HL (Verkaufswein)

1 Ulmer Eimer	hielt	164,642 Liter
1 österreichischer Dreiling		1358 Liter; er entspricht 8,25 Ulmer Eimern
1 österreichischer Dreiling in Fässern		wiegt 34 Ztr.
1 Ulmer Eimer in Fässern		wiegt 34 Ztr. : 8,25 = 4,1 Ztr.



Tabelle 4  
Die Ulmer Flöße und Schiffe mit Wein an der Donaustauer Maut  
samt den Weinlieferungen aus Bayern und Österreich

Jahrgang	Oberländer Wein stromab Flöße – Schiffe (Herkunft aus Ulm)	Bayerischer Wein stromab / stromauf Schiffe	Osterwein stromauf Schiffe
1583	84 ( 43) – 24 ( 10)	-	1
1584	136 ( 91) – 28 ( 20)	-	5
1586	57 ( 31) – 37 ( 24)	-	15
1587	56 ( 37) – 35 ( 14)	-	20
1588	38 ( 28) – 38 ( 17)	-	7
1589	11 ( 9) – 26 ( 11)	-	5
1590	25 ( 13) – 13 ( 5)	-	24
1591	33 ( 25) – 17 ( 8)	-	2
1592	35 ( 31) – 44 ( 30)	-	3
1593	15 ( 13) – 119 ( 85)	-	1
1595	9 ( 8) – 57 ( 45)	-	8
1596	3 ( 2) – 48 ( 41)	-	6
1597	1 ( 1) – 23 ( 20)	-	15
Sa.:	506 (332) – 509 (334)	-	112
1598	2 ( 2) – 35 ( 28)	-	13
1599	-( -) – 44 ( 34)	-	6
1601	2 ( 2) – 145 (128)	-	-
1602	20 ( 9) – 186 (167)	-	-
1604	1 ( 1) – 96 ( 74)	-	1
1607	1 ( 1) – 130 (103)	-	3
1608	3 ( -) – 85 ( 70)	-	3
1609	1 ( -) – 84 ( 72)	-	6
1610	-( -) – 71 ( 59)	4	-
1611	-( -) – 100 ( 87)	1	3
1612	-( -) – 90 ( 80)	1	4
1613	-( -) – 85 ( 66)	-	12
1616	-( -) – 63 ( 46)	-	4
1617	-( -) – 70 ( 68)	-	5
1618	-( -) – 102 ( 88)	2/2	1
Sa.:	30 ( 15) – 1.286 (1.170)	8/2	61

Jahrgang	Oberländer Wein stromab Flöße – Schiffe (Herkunft aus Ulm)	Bayerischer Wein stromab / stromauf Schiffe	Osterwein stromauf Schiffe
1619	- ( -) – 107 ( 87)	38	1
1620	2 ( 2) – 159 ( 88)	66	-
1621	1 ( -) – 164 (132)	19½	-
1622	- ( -) – 84 ( 65)	5	-
1623	- ( -) – 55 ( 41)	-	13
1624	1 ( -) – 75 ( 62)	1	2
1625	- ( -) – 83 ( 62)	2	6
1626	- ( -) – 72 ( 57)	5	10½
1627	- ( -) – 65 ( 52)	-/1	14
1628	- ( -) – 45 ( 38)	2/2	14
1629	- ( -) – 45 ( 34)	-	17
1630	- ( -) – 84 ( 52)	1	12
1631	- ( -) – 80 ( 55)	1	6
1632	- ( -) – 19 ( 7)	-	111
Sa.:	4 ( 2) – 1.137 (832)	140½ /3	206½
1634	- ( -) – 1 ( -)	12/1	-
1635	1 ( -) – 18 ( 1)	-	5
1636	- ( -) – 23 ( 9)	-	3
1637	- ( -) – 27 ( 14)	-	3
1638	- ( -) – 12 ( 7)	-	8
1639	- ( -) – 23 ( 22)	-	4
1640	- ( -) – 17 ( 10)	-	4
1641	- ( -) – 14 ( 9)	-	7
1643	- ( -) – 25 ( 11)	-	9
1644	- ( -) – 14 ( 11)	-	7
1645	- ( -) – 12 ( 7)	-	8
1646	- ( -) – 13 ( 6)	-	6
1647	- ( -) – 16 ( 8)	1	7
1648	- ( -) – 17 ( 1)	19	3
1649	- ( -) – 49 ( 18)	-	5
1650	- ( -) – 56 ( 28)	-	3
1651	1 ( -) – 39 ( 31)	-	3
Sa.	2 ( -) – 376 (193)	32/1	85
Sa. Sa.:	542 (349) – 3.308 (2.529)	180½ /6	464½

Tabelle 5  
Schiffs- und Floßbewegungen auf der Donau von 1583 bis 1651

Jahr	nach der Mautabrechnung				nach der Zuständerechnung			Zusammen- fassung				
	nau	gegen			nau	gegen		nau	gegen			Sa.
	Schi.	Flö.	Flu.	Schi.	Schi.	Flö.	Schi.	Schi.	Flö.	Schi.	Wochen	
1583	177	115	120	200	12	9	4	189	244	204	637	7
1584	172	162	113	228	9	12	19	181	287	247	715	2
1586	119	92	105	257	24	18	9	143	215	266	624	14
1587	133	81	133	282	26	42	4	159	256	286	701	12
1588	135	61	91	203	25	26	12	160	178	215	553	4
1589	100	34	100	171	29	26	13	129	160	184	473	12
1590	79	42	106	341	26	53	9	105	201	350	656	8
1591	83	60	95	311	16	19	9	99	174	320	593	11
1592	127	56	95	267	21	20	9	148	171	276	595	7
1593	173	37	218	289	40	13	13	213	268	302	783	6
1595	125	25	122	201	37	23	33	162	170	234	566	14
1596	169	12	109	319	34	21	14	203	142	333	678	4
1597	147	14	125	291	47	15	26	194	154	317	665	6
Sa.:	1.739	791	1.522	3.360	346	297	174	2.085	2.620	3.534	8.239	107
1598	173	14	177	291	48	20	12	221	211	303	735	10
1599	186	13	172	261	75	4	3	261	189	264	714	9
1601	305	12	220	252	48	7	23	353	239	275	867	9
1602	314	25	266	333	46	9	29	360	300	362	1.022	0
1604	267	12	343	237	59	21	34	326	376	271	973	4
1607	319	4	196	242	83	19	60	402	219	302	923	0
1608	262	1	200	269	80	11	51	342	212	320	874	10
1609	253	4	116	228	78	15	62	331	135	290	756	2
1610	232	5	186	199	72	15	39	304	206	238	748	2
1611	273	1	183	192	97	25	74	370	209	266	845	4
1612	253	2	170	283	86	22	52	339	194	335	868	10
1613	254	2	222	291	85	35	51	339	259	342	940	2
1616	205	6	142	225	112	15	86	317	163	311	791	6
1617	230	10	155	231	86	27	75	316	192	306	814	0
1618	249	5	131	205	72	26	69	321	162	274	757	10
Sa.:	3.775	116	2.879	3.739	1.127	271	720	4.902	3.266	4.459	12.627	78

nach der Mautabrechnung					nach der Zuständerechnung			Zusammenfassung						
Jahr	nau			gegen	nau			gegen	nau			gegen	Sa.	Ohne Maut
	Schi.	Flö.	Flu.	Schi.	Schi.	Flö.	Schi.		Schi.	Flö.	Schi.		Wochen	
1619	301	6	100	221	55	18	79		356	124	300		780	5
1620	320	6	78	214	93	7	84		413	91	298		802	9
1621	284	8	58	170	126	21	118		410	87	288		785	6
1622	187	1	49	217	95	13	150		282	63	367		712	11
1623	180	1	60	182	122	14	111		302	75	293		670	12
1624	209	7	84	212	269	26	352		478	117	564	1.159		11
1625	212	8	74	215	146	18	126		358	100	341		799	3
1626	155	11	73	312	126	12	137		281	96	449		826	3
1627	195	10	72	432	157	51	191		352	133	623	1.108		5
1628	184	4	82½	422	232	45	244		416	131½	666	1.213½		2
1629	188	3	76	311	131	15½	244		319	94½	555	968½		4
1630	204	3	30	177	103	19	227		307	52	404		763	5
1631	206	4	60	69	114	22	165		320	86	234		640	6
1632	100	0	59	190	98	0	275		198	59	465		722	6
Sa.:	2.925	72	955½	3.344	1.867	281½	2.503		4.792	1.309	5.847		11.948	88
1634	10	0	0	174	26	0	125		36	0	219		255	36
1635	55	3	15	548	134	9	187		189	27	735		951	11
1636	56	6	8	662	123	23	85		179	37	747		963	6
1637	58	3	12	196	53	25	22		111	40	218		369	12
1638	31	5	10	36	27	16	13		58	31	49		138	12
1639	45	6	27	21	11	9	3		56	42	24		122	8
1640	43	0	12½	38	9	5	19		52	17½	57	126½		8
1641	51	1	12	52	8	4	12		59	17	64		140	18
1643	34	1	42	76	126	27	67		160	70	143		373	11
1644	54	0	30	53	99	14	77		153	44	130		327	4
1645	34	1	28½	39	39	10	64		73	39½	103	215½		15
1646	39	0	26	37	29	15	65		68	41	102		211	9
1647	31	0	26	29	36	5	59		67	31	88		186	8
1648	71	1	12	55	94	1	49		165	14	104		283	12
(Sa.:	612	27	261	2.016	814	163	847		1.426	451	2.763	4.660)		170
1649	160	3	24	75	222	11	73		382	38	148		568	10
1650	96	0	32	109	97	20	72		193	52	181		426	5
1651	98	7	23	99	79	16	49		177	46	148		371	4
Sa.:	966	37	340	2.299	1.212	210	1.041		2.178	587	3.260		6.025	189
Sa.:	9.405	1.016	5.696½	12.742	4.552	1.059½	4.438		13.957	7.782	17.100		38.839	462

Tabelle 6  
Lieferleistungen von Ulmer Flößern und Schiffern

Name	Vorname	Tätigkeit	Jahre	GFl	GS	WFl	WS	Sa.
Clunz	Martin	1583-1618	36	28	34½	13	79½	155
Peckh	Ulrich	1583-1598	16	39	15	27	14	95
Wolfender	Peter	1583-1609	27	4	1	38	76	119
Wolfender	Hans	1584-1598	15	-	4	1	95	100
Hailpruner	Peter	1587-1613	27	4	4	6	60	74
Scheifele	Jacob	1592-1632	41	1	7	1	38	47
Osterperger	Conradt	1593-1611	19	-	-	-	144	144
Kholler	Hans	1599-1627	29	-	1	-	148	149
Claiber	Conradt	1602-1632	31	-	5	2	309	316
Resch	Johan	1606-1637	32	-	3	1	222	226
Schwarzmann	Matheus	1606-1619	14	2	24	1	12	39
Schwarzmann	Nicodemus	1609-1618	10	1	29	-	6	36
Glaser	Hans	1610-1623	14	-	14	-	27	41
Poxler	Thomas	1610-1631	22	-	54	-	21	75

Tabelle 7  
Ulmer Namenssippen und ihre Beteiligung am Fernverkehr

Rang	Sippenamen	GFl	GS	WF1	WS	Sa.	Personen- zahl	Bemerkungen
1	Wolfender	31	55½	105	354½	546	13	2x Hans
2	Resch	7	4	19	409	439	9	2x Andre
3	Clunz	37½	114½	20	174	346	5	
4	Claiber	-	12	5	329	346	8	2x Jacob
5	Hailpruner	11	21½	40	158½	231	10	je 2x Hans, Martin, Ulrich
6	Kholler	2	5	17	188	212	5	2x Hans
7	Scheifele	4	18	29	149	200	9	
8	Peckh	48	35	39	42	164	9	2x Hans
9	Osterperger	-	-	-	144	144	1	
10	Schwarzmann	14	66	5	35	120	8	
11	Poxler	1	70½	-	30½	102	6	
12	Glaser	-	39	-	60	99	4	
Sa.Sa.		155½	441	279	2.073½	2.949	85	

Tabelle 8  
Die Auswanderer nach Ungarn und ihre Schiffe und Schiffsführer

Schiffsführer	Heimatort	Anzahl der Schiffe	Auswanderer
Jacob Poxler	Ulm	2	mit etlich wenig Schwaben
Caspar Lanng	Donauwörth	1	und deren Armuthey
Jacob Vischer	Donauwörth	1	mit schwäbischem Gesindel und derselben Hausrätle
Conradt Schultes	Ulm	1	mit schwäbischem Gesindel
Leonhardt Pauman	Donauwörth	1	und derselben Vahrnus
Hans Mair	Lauingen	1	wie vor
Erasmus Mair	Aitrach	2	mit Schwaben und derselben Vahrnus
Jacob Poxler	Ulm	2	wie vor
Hans Glaser	Ulm	2	wie vor
Ulrich Scheiffele	Ulm	1	mit schwäbischem Gesindel und deren Vahrnus
Hans Wolfender	Ulm	1	wie vor
Nicodemus Schwarzman	Ulm	1	wie vor
Michael Pisinger	Ulm	1	wie vor
Michael Öxl	Rain	1	wie vor
Matheus Schultes	Ulm	3	mit Schwaben und derselben Vahrnus
Vrban Grofper	Moßpruckhhausen	3	wie vor
Conradt Hailpruner	Ulm	2	mit Schwaben und deren Vahrnus
Bärtlmee Schultes	Ulm	1	wie vor
Moriz Straub	Ulm	1	mit schwäbischem Gesindel und Vahrnus
Georg Gerst	Ulm	3	mit Schwaben und derselben Vahrnus
Hans Khutter	Dietmansriedt	3	wie vor
Hans Wolfender	Ulm	4	mit Schwaben und ihrer Vahrnus
Jacob Scheiffele	Ulm	2	mit Schwaben und deren Vahrnus
Martin Clunz	Ulm	2	wie vor

Schiffsführer	Heimatort	Anzahl der Schiffe	Auswanderer
Wolf Wideman	Aitrach	1	mit Schwaben und ihrer Vahrnus
Niclas Wolfender	Ulm	1	wie vor
Peter Glaser	Ulm	1	wie vor
Martin Schultes	Ulm	1	mit Schwaben und derselben Vahrnus
Hans Windt	Lechbruck	2	mit Schwaben und deren Vahrnus
Leonhardt Stauffer	Donauwörth	1	mit Schwaben und derselben Vahrnus
Wilhelm Ressel	Ingolstadt	1	wie vor
Ulrich Scheiffele	Ulm	1	wie vor
Hans Pfeiffer	Ulm	1	mit Schwaben und deren Vahrnus
Peter Groß	Kempton	1	mit Schwaben und deren Vahrnus
Erasmus Sumer	Aitrach	1	wie vor
David Clunz	Ulm	2	mit schwäbischem Gesindel und deren Vahrnus
Hans Poxler	Ulm	1	wie vor
Leonhardt Pauman	Donauwörth	1	wie vor
Michael Geser	Eichstätt	1	mit schwäbischem Gesindel und Vahrnus
Martin Fichtl	Lechbruck	1	wie vor
Michael Hochreiter	Ulm	1	wie vor
Peter Glaser	Ulm	1	wie vor
Michael Scheiffele	Ulm	1	mit Schwaben und ihrer Vahrnus
Hanß Hiller	Ingolstadt	1	mit schwäbischem Gesindel und deren Vahrnus
Sa.: 38 Personen		64	

Tabelle 9  
Die Ulmer Floß- und Schiffsführer der Jahre 1583 bis 1651

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Abbt	Johan	1599	
	Michael	1599	1602
Ainsidl	Hans Ludtwig	1625	1631
Altpruner	Conradt	1620	
Angerer	Georg	1621	
Behaim	Jacob	1610	1611
Berger	Mathes	1619	
Blasy	Christoph	1630	
Cästler	Hans	1617	
Claiber	Andre	1626	
	Conradt	1602	1632
	Hans	1611	1617
	Jacob	1604	1607 (1621*)?
	Leonhardt	1622	
	Thomas	1621	
	Ulrich	1644	
Clanzen	Georg	1612	
Clunz	Conradt	1622	
	Davidt	1583 (1620*)	(1628*)
	Hans	1588 (1629*)	(1651*)
	Martin	1583	1618
	Peter	1583 (1611*)	(1619*)
Churz		1593	
Doberauer		1597	
Dunterl	Conradt	1597	
Eberl	Georg	1601	
Eder	Adam	1602	
Ernst	Hans	1627	
Ester	Michael	1637	
Etscher	Jacob	1597	
Fenner	Hans	1624	
Fesser (Vesser)	Mang	1602 (1623*)	
	Michael	1607	1611
	Peter	1607	
Fez	Hans	1590	
Finckhenzeller	Simon	1626	
Freisinger	Martin	1583	
Friedl		1586	
Furtter	Caspar	1618	
Gaßner	Christoph	1649	
Gerst	Georg	1620	1628



Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Glaser	Christoph	1628 (1651*)	1629
	Hans	1610	1623
	Lorenz	1622	
	Peter	1619	1627
Gleichmann	Conradt	1646	
Golt	Hans	1624	
Grueber	Conradt	1619	
	Jacob	1628	
Haas	Ulrich	1627	
Hackhenpaum	Conradt	1691	
	Jacob	1689	
Häberl	Paul	1586	
Häpaur	Michael	1583	
Hafner	Hans	1630	
Hailpruner	Conradt	1620	1639
	Hans	1618 (1643*)	(1647*)
	Jacob	1583	1598
	Martin	1587 (1639*)	1611 (1641*)
	Michael	1583	1584
	Peter	1587	1613
	Ulrich	1608 (1643*)	(1647*)
Haimerl	Hans	1605	
Haipach	Gallus	1601	
Heckh	Michael	1602	
Hegle	Hans	1625	
Helt	Hans	1607 (1631*)	1612
Herl	Matheus	1628	
Hizinger	Hans	1590	
Höll	Hans	1625	
Hoffenstetter		1591	
Hohenpämb	Conradt	1591	
Howard	Gallus	1612	
Hueber	Lorenz	1589	
Indersdorfer		1593	
Keller	Georg	1601	
Khäßpaur	Caspar	1599	
	Hans	1637	
	Michael	1597	1609
Khlebl	Georg	1643	
Khnauer	Daridt	1624	
Kholler	Claufß	1583	1597
	Hans	1586 (1597*)	(1627*)
	Niclas	1584	
	Wolf	1611	
Khreuzer		1651	

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Kleitmair	Clauß	1591	
Kloz		1584	
Knöll	Benedict	1602	
Koll		1593	
Kreitter	Hans	1651	
	Veith	1597	
Leutner	Hans Wolf	1637	
Luz	Hans	1643	
Maisser	Christoph	1630	
Matheus	Georg	1629	
Mayer	Christoph	1632	
Meller	Anton	1619	
Messerschmidt	Hans	1621	
Milfriz	Hans	1602	
Müller	Albrecht	1605	
	Benedict	1602 (1620*)	1611
	Hans	1620	1622
Negel	Anton	1583	1597
	Hans	1588 (1601*)	
	Ulrich	1591	
Nidermayr	Michael	1651	
Ostermair	Conradt	1590	
Osterperger	Conradt	1593	1607
Pacher	Martin	1639	
Pader	Ulrich	1650	
Pair	Lazarus	1608	
Papler	Thomas	1613	
Pauman	Caspar	1613	
	Georg	1612	
Paur	Georg	1638	
	Michael	1635	1641
Payr	Lazarus	1608	
Peckh	Caspar	1620	
	Georg	1599	
	Hans	1584 (1619*)	(1651*)
	Jacob	1597	
	Leonhart	1583	
	Matheus	1617	
	Michael	1599	1609
	Peter	1590	
	Ulrich	1583	1598
	Valentin	1586	
Pernhouer	Hans	1597	

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Pesel	Georg	1586	
	Hans	1587	
	Jacob	1598	
	Michael	1597	
Pesinger	Andre	1588	1591
	David	1644	
	Hans	1584	1587
	Michael	1585	1613
Pez	Marx	1611	
Pfeiffer	Hans	1623	
Pichel	Conradt	1591	1599
	Georg	1586	1609
	Hans	1596	1607
	Jacob	1599	
	Michael	1583	1598
Pichelmair	Conradt	1596	
Pillner	Georg	1609	
Pirl	Hans	1601	
Pisinger	Leonhart	1586	
	Michael	1623	
Plaichinger	Martin	1590	
Planckh	Thomas	1593	
Poch	Hans	1643	
Polockh	Hans	1628	
Polz	Davidt	1583 (1605*)	(1611*)
	Georg	1593	1617
	Hans	1612	
Pollwendter	Jacob	1626	
Poxeder	Ulrich	1650	
Poxler	Christoph	1643	
	Georg	1627	
	Hans	1611	1630
	Jacob	1621	1623
	Tobias	1627	
	Thomas	1601	1635
Praittinger	Ulrich	1637	
	Anton	1583	
	Martin	1583	1592
Prandtner	Wolf	1618	
Prew	Christoph	1620	
Prigel		1605	
Proner	Lorenz	1607	
Pruner	Johann	1593	
Reichert	Simon	1641	

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Resch	Andre (d. Ä.)	1583	
	Andre (d. J.)	1619	
	Georg	1622	1630
	Hans	1627	1639
	Hans Jacob	1621	1623
	Joachim	1650	
	Johan(nes)	1606	1637
	Michael	1608	1609
	Ulrich	1584	1590
Reter	Hans	1622	
Riedl	Veith	1587	
Rues	Esaias	1628	
Sax	Hans	1602	
Schauer		1584	
Scheibel		1593	
Scheifele	Georg	1624	1628
	Hainrich	1620	
	Hans	1583 (1599*)	1599(1631*)
	Hans Jacob	1625	
	Jacob	1592	1635
	Leonhardt	1647	1651
	Melchior	1631	1636
	Michael	1610 (1648*)	1623
	Ulrich	1609	1632
Scheiflinger	Urban	1611	
	Hans	1611	
	Peter	1597	
Schultes/Schultheiß	Ulrich	1609	
	Anton	1624	
	Barthelmee	1623	1626
	Conradt	1613	1629
	Georg	1626	
	Hans	1601	
	Jacob	1602	1619
	Martin	1623	1631
	Matheus	1622	1628
Schwäbel	Michael	1602	1608
	Peter	1605	
	Hans	1617	
Schwarzmaier		1593	

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Schwarzmann	Bernhardt	1631	
	Georg	1597	
	Hans	1590	1617
	Lazarus	1608	
	Matheus	1606	1619
	Michael	1602	
	Nicodemus	1609	1624
	Peter	1589	1598
Sproß	Georg	1620	
Stozinger	Leonhart	1607	
Straub	Frantz	1628	
	Hans	1629	
	Martin	1631	
	Marx	1609	1617
	Moriz	1623	
Stumb	Bartholomee	1650	
Sueß	Davidt	1607	1613
	Hans	1613	
Thürr	Veith	1587	
Träxl		1589	
Trapp	Georg	1593	
Traub	Anton	1587 (1628*)	1602
	Christoph	1619	1628
	Hainrich	1625	1628
	Hans	1628	1636
	Martin	1591	
	Peter	1629	
	Steffan	1619	
	Uebelhaupt	Benedict	1602 (1620*)
Valthin	Johann	1619	
Vesser	Michael	1607	
	Peter	1607	
Vischer	Hans	1623	
	Steffan	1583	
Vogler	Martin	1589	
Wesl	Hans	1630	
Widmann	Andre	1590	
	Jacob	1586	

Nachnamen	Vornamen	Erste Erwähnung	Letzte Erwähnung
Wolfenter	Bartholomee	1601	1613
	Conradt	1583	1597
	Georg	1621	
	Hans d. Ä.	1619	
	Hans d. Mittlere	1619	
	Hans d. Kürzere	1608	
	Hans d. Längere	1608	
	Jacob	1602 (1619*)	(1620*)
		1651	
	Ludwig	1605	
	Martin	1588	
	Melchior	1637	
	Niclas	1625	1631
	Peter	1583	1609
	Sebastian	1612 (1628*)	1619
Valthin	1583 (1602*)		
Wilhelm	1605	1608	
Zändl	Hans	1620	
Zeiller	Hans	1620	
Zeisele	Jacob	1624	
Zisinger		1586	
Zisch	Georg	1639	

\* Andere Personen mit dem gleichen Vor- und Familiennamen.