©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Hans-Heinrich Vangerow

Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien

Der Markt Aschach in Oberöstereich 1583 bis 1651

0. 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.[1]

Nach Abschreibearbeiten in den achtziger 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 aus erster Hand erhellt werden.

Ziel dieser inzwischen auf zwölf Teile projektierten Arbeit ist es, die Floß- und Schifffahrtsgeschehnisse von Ulm, Augsburg und Schwaben, Ingolstadt, Kelheim, Regensburg samt Umland, Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Passau mit Umland, Aschach, Linz mit Oberösterreich und Wien mit Niederösterreich zu veröffentlichen, soweit mir dies 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. Für das Gelingen meines Vorhabens verfüge ich über eine Reihe von speziellen Kenntnissen, die ich mir in nun 60 Jahren Forschungstätigkeit erworben habe.

00. Zur Auswertung der Mautrechnungen

In Donaustauf wurden ausschließlich beladene Flöße und Schiffe vermautet und diese Amtstätigkeit in den ersten Jahrzehnten halbwöchentlich, später nur mehr wöchentlich schriftlich nachgewiesen, wobei die Sonntage im Gegensatz zu anderen Mautämtern wie etwa Ingolstadt und Kelheim vom Mautverkehr frei

1 Amtsrechnung über Kasten-, Maut- und Weinhandlungen und neuen Zoll, gestellt durch den herzoglichen Zollner (...). Zentralarchiv Thurn und Taxis Regensburg, Herrschaft Donaustauf (Hschft. D0) Nr. 299 mit 357.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

blieben. Dies könnte dadurch bedingt gewesen sein, dass diese Herrschaft dem Hochstift Regensburg gehörte und lediglich Pfandbesitz der Wittelsbacher Herzöge war, denen dort allerdings das Mautrecht zustand.

Die Eintragungen enthalten meist die Vor- und Zunamen der Fahrzeugführer sowie ihre (Heimat) Herkunft oder den Abfahrtsort, letzteres wiederholt gerade bei Aschach 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.

Die näherungsweise Einschätzung der Ladungsmengen erfolgte je nach den Angaben in ganzen, halben und viertel Ladungsflächen. (Beispiele: 1 GS ist ein mit Gütern voll beladenes Schiff, ebenfalls 1 ES, hier aber mit Eisenfracht. Ein teils oder etwas mit Wein beladenes Schiff (1 WS) trug eine halbe Ladung und ein mit wenig Häuten oder geringen Fass- oder Tonnenzahlen ausgewiesenes Schiff (1 HS) hatte eine viertelte Fracht an Bord. Bestanden Ladungen aus etlichen Warengattungen, so wurden sie in bis zu Viertelteilen festgehalten, wobei zu bemerken ist, dass es sehr selten mehr als vier Nennungen für einen Floß- oder Schiffszug gab.) Da bisher für diesen Zeitabschnitt (1583/1651) stimmige Zahlenangaben über Mengen und Gewichte weitgehend fehlten, ist sie das Bemühen, den Ladungsbestand wenigstens zu verdeutlichen.

Waren mehrere Fahrzeugführer – und dies dazu 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 festzulegen.

Anders als bei den alten Mautrechnungen von Ingolstadt und Kelheim fehlen die Lieferziele oder gar die Empfänger anfangs ebenfalls. Erst in der zweiten Hälfte der untersuchten Zeitspanne gab es aufschlussreiche Nennungen. Dies gilt auch für Aussagen über die Jahrmarktsbeschickungen.

Bei der Aufzählung von Waren bedeuten die Zahlen vor dem Bruchstrich Stromabfahrten, die hinter ihm Stromauffahrten. 1/0 wird für ein Fahrzeug donauabwärts vergeben, 1/1 für je 1 Fahrzeug donauab- und donauaufwärts und 0/1 für ein Fahrzeug donauaufwärts.

Eine Eigenheit der Donaustaufer Mautrechnungsbücher ist, dass es neben

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

den wöchentlichen Mauteinnahmen, doch ohne Zeitangabe dafür, noch eine Zuständ genannte Vormerkungsfolge gibt. In ihr stehen die Gebühren für kleinere Lasten und vor allem für Lebensmittel oder Fahrzeuge mit Personen, Hausrat, Varnis.[2] Dazu heißt es in der einschlägigen Ordnung: „*Zuständndt des Mauttners vnd Gegenschreibers zu Stauff auf dem Wasser*".[3] Die dort verbuchten Einnahmen wurden auf Mautner und Gegenschreiber aufgeteilt. Beide Beamten erhielten sie neben ihren Jahresgehältern, der Mautner 32 lb sowie für seine Tätigkeit als Kastner weitere 12 lb und der Gegenschreiber anfangs 17 lb 1 ß, ab 1616 40 Gulden. Falls mit Geld abgeurteilte „Mautwändel oder Mautconfiscationen" anfielen, bekamen beide Beamte anfangs gemeinsam ein Drittel davon, später nur noch ein Sechstel. Eine zutreffende Erhebung, welcher der Fahrzeugführer jeweils die Nau- oder Gegenfahrt unternommen hatte, ist oft nicht möglich, weil bei mehreren Fahrten allein die Nachnamen stehen. Da jedoch wiederholt mehrere Personen dieselben Nachnamen trugen, wäre eine Zuordnung willkürlich gewesen. Daher werden von mir in erster Linie Namenssippen untersucht. Darf doch davon ausgegangen werden – und hat sich ebenfalls gezeigt – dass zwischen Trägern derselben Nachnamen fast immer engere Verwandtschaftsbeziehungen bestanden.

Um schließlich überschaubare Ergebnisse zu bekommen, unterteilte ich die 69 durch 59 Mautrechnungen belegten Jahre in vier Perioden:

1. Periode 1583–1597, Regierungsjahre von Wilhelm V., Herzog in Bayern, ab 1595 unter der Mitwirkung seines Sohnes Maximilian;
2. Periode 1598–1618, Regierungsjahre von Maximilian I., Herzog in Bayern, bis zum Beginn der aktiven bayerischen Kriegshandlungen;
3. Periode 1619–1632, 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;
4. Periode 1634–1651, Befreiung der Reichsstadt Regensburg von den Schweden, harte weitere Kriegsjahre, erste Friedensjahre und schließlich der Tod von Kurfürst Maximilian I.

Um die Aufschlüsselung der Jahre bis 1718, dann letztlich 1801 mit 1811, also nochmals 57 Bände,[4] müsste sich ein Nachfolger bemühen.

Über die erst 2010 in meine Forschung eingebundenen Mautrechnungen von Ingolstadt (1567) und Kelheim (1583, 1584, 1594), die neue oder zusätzliche Erkenntnisse erbrachten, wird an passender Stelle berichtet.

---

2 Varnis, das bewegliche Eigentum, Mobilare; Schmeller Bd. 1/1, Spalte 738.
3 Hschft. Do Nr. 299.
4 Ebd. Nrn. 518–572.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

I. Aschach und der Donauhandel

1. Zur Geschichte der Maut Aschach

Bei Aschach tritt die Donau aus dem engen, in das böhmische Massiv eingeschnittenen Durchbruchstal in das breite Auengebiet des Eferdinger Beckens ein.[5] Hier war der Strom am besten zu überschreiten und es bot sich so – wie auch sonst überall am Donaulauf – die geeignetste Stelle zur Anlage einer Maut. Schon in der Raffelstettener Zollordnung (903/05) wurde eine Zollstelle Roosdorf erwähnt, an welcher die Schiffe nach Verlassen des Passauer Waldes ihre Abgaben entrichten konnten und die man als Vorläuferin der späteren Aschacher Maut bezeichnet hat. Erst um ca. 1150 ist an dem erwähnten Ort wiederum eine Zollstätte nachzuweisen. Sie befand sich im Besitz der Grafen von Formbach und ging von diesen, wahrscheinlich nach ihrem 1158 erfolgten Aussterben, an die Herren von Schaunberg, später Grafen von Schaunberg über, in deren Besitz sie sich 1196 befindet. 1371 haben die landesfürstlichen Städte Österreichs Vorrechte an der Maut zu Aschach, sind darin aber den Bürgern von Passau vollkommen gleichberechtigt.

Nach dem Aussterben des schaunbergischen Geschlechts 1559 kam die Maut schließlich 1570 im Erbwege zur Gänze an den Grafen Gundacker v. Starhemberg, welcher sie als sein „frey erbs guett und eigenthum" bezeichnete.

Die zahlreichen Mautbefreiungs- und Ermäßigungsurkunden für bayerische und österreichische Klöster, ebenso wie der im schaunbergischen Urbar von 1371 enthaltene Mauttarif, geben einigen Aufschluss über den mittelalterlichen Donauhandel, vornehmlich auf der Strecke zwischen Passau und Linz.

An der ersten Stelle im Verkehr stand das Salz. Es stammte vor allem aus den Bergwerken von Hallein und Reichenhall, welche das Gebiet nördlich der Donau versorgten, während das Gebiet südlich des Stromes von den zu Beginn des 14. Jahrhunderts eröffneten Salinen zu Hallstatt beliefert wurde. Das Halleiner Salz ging den Inn abwärts und wurde über Passau nach Österreich verfrachtet. Daneben war der wichtigste Artikel für den österreichischen Handel der Wein. Auch im Aschacher Mauttarif rangiert er an erster Stelle und bildete den bedeutendsten Ausfuhrposten des Landes. Der wohl drittwichtigste Handelsartikel war das Getreide. Der größte Teil, meist Korn und Weizen, kam dabei donauaufwärts und wurde von bayerischen Klöstern ausgeführt.

Einen großen Anteil am mittelalterlichen Donauhandel nahmen die Textilien ein. Besonders die west- und oberdeutschen Städte führten diese Waren nach dem Südosten, um dafür Naturalien einzutauschen, welche daraufhin den Weg

5 Wir folgen hier einer Darstellung von Othmar HAGENEDER, Die Maut zu Aschach im Mittelalter, in: Miszellen zur mittleren und neueren Geschichte Österreichs, Festgabe für Herrn Professor Leo Santifaller anläßlich seines 60. Geburtstages, Wien, im Juni 1950.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

flussaufwärts gingen. Während zunächst die flandrischen und brabantischen Tuche den Markt beherrschten, setzte sich seit der Mitte des 13. Jahrhunderts langsam und seit 1400 endgültig die Konkurrenz von Köln durch. Auf dieses folgte Regensburg und schließlich nach der Mitte des 15. Jahrhunderts Nürnberg. Daher ist auch verständlich, dass Köln wahrscheinlich Vorrechte an der Maut zu Aschach besaß, was für Passau und Regensburg erwiesen ist. Die Regensburger handelten mit Tuchen aus Garn, Wolle und Seide, welche zu Kleidungsstücken verarbeitet wurden, ebenso wie mit Hüten und Hauben. Daneben kamen auch fertige Waren wie Röcke, Mäntel, Frauenmäntel und seidene Schleier die Donau herab, während Pelzkleider und Pelze den umgekehrten Weg gingen. In geringerem Maße wurden Leinen und Flachs verhandelt und noch unbedeutender war der Transport von Parchent.

Unter den Begriff der Chramerei fielen Safran, welcher zum Teil von Venedig über die Alpen ein- und dann die Donau abwärts geführt wurde, ebenso wie lange Messer, kleine Bänder und Nadeln, wohl Erzeugnisse der oberösterreichischen Kleineisenindustrie. Das Innerberger und Leobener Eisen und zwar Stahl in Stangen und in zerstückelter Form, ebenso wie Nägel, Schienen und Pflugscharen, außerdem Blech und Roheisen in Klumpenform wurden zu Schiff ausgeführt.

Nach Oberdeutschland gingen ferner Honig und Wachs, welche aus Ungarn kamen, ebenso Öl und Lorbeer. Unschlitt, Fett, Schmalz, Rinder und Rindfleisch, Hammel, Schweine und Speckseiten wurden ebenfalls von Ungarn nach Bayern geführt. Das gleiche geschah mit verarbeiteten und nicht verarbeiteten Kuhhäuten, Kalbs- und Schaffellen. Auch die Beförderung von Wolle ist erwähnt.

Holz wird zum Teil aus Österreich ausgeführt, zum Teil transportierten es die bayerischen Klöster den Strom hinab, um es zum Ausbessern von Gebäuden auf ihren Besitzungen zu verwenden. Von der Mitte des 13. bis zum Ende des 15. Jahrhunderts bezeugen Urkunden vielfach einen lebhaften Floßverkehr auf der Donau. Auch Bretter und Fußböden aus Österreich wurden ausgeführt.

Zuletzt sind noch die Fische zu erwähnen, von denen die Heringe oft in großen Mengen die Donau hinabgeführt wurden, während man in der Gegenrichtung Hausen verfrachtete.

Ferner fuhren von Regensburg aus Pilgerschiffe donauabwärts an Aschach vorbei, deren Reisende wahrscheinlich den bekannten Weg über Belgrad und Byzanz in das Heilige Land nahmen.

Schließlich noch einige Angaben über Mautsätze und Mautbefreiungen. Das Salz wurde in Aschach ungefähr gleich hoch wie in Passau (1450) und etwas niedriger als in Enns (1386) und Stein (Ende des 12. Jahrhunderts) vermautet. Der Wein war zu Aschach mit 2,3 % des Preises belastet, zu Passau (1450) dagegen nur mit 0,43 – 1,3 %. Diese Mautsätze lagen etwas unter den an bayerischen Mautstätten und zu Enns (1386). Der Wein wurde nach Rechenfudern (30 Eimer)

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

und Rechendreilingen (20 Eimern) veranschlagt. Beim Öl gingen 2 Lagel auf einen Saum. 10 Säume Lorbeer ergaben ein Fass.

Auch bei ganzen Befreiungen waren für jedes Schiff vom Steuermann 12 dn (Pfennig) „ze letz" zu bezahlen, daneben 2 dn von den Knechten als „Stegrecht" und außerdem noch 2 dn als „Chrukchen Recht". Die beiden letzten Beträge erhielten die Mautknechte. Bei Flößen forderte man von jedem Ruder 4 dn.

Die Passauer Freiheiten an der Aschacher Maut wurden schon circa 1249 erwähnt, die von Regensburg erst 1332. Beide Privilegien waren von den Schaunbergern ausgestellt worden.

2. Die Mautstätte Donaustauf

Der Zoll in Donaustauf wird erstmals 1348 nachweisbar,[6] als unter den Schuldposten des Hochstifts Regensburg die Maut in Donaustauf erscheint. Genauer werden wir über die Art dieser Abgabe unter Kaiser Karl IV. unterrichtet, dem Donaustauf durch Verpfändung zugefallen war. Der Kaiser bestätigte 1358 dem Kloster Niederalteich das Recht der zollfreien Durchfuhr, wie es schon zur Zeit eines früheren Bischof Heinrich bestanden hatte. Auf Zoll im Sinne einer Abgabe vom Transitverkehr weist auch der erste erhaltene Tarif des Jahres 1481 hin. Damals wurden nur solche Schiffe und Waren erfaßt, die Donaustauf passierten. Unter dem genannten Bischof Heinrich hat man wahrscheinlich Bischof Heinrich II. zu verstehen, der von 1277 bis 1296 im Amt war.

Abb. 1: Stadtansicht von Donaustauf, H. Donauer d. Ä. (mit Genehmigung der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen), vgl. Anm. 7.

Die Donaubrücke bei Donaustauf[7] wird erstmals 1331 genannt, als Sighard von Eglofsheim dem Regensburger Bürger Cunrat dem Frumolt eine Wiese *„oberhalb der prukke*

6 Wolfram ZEITLER, Die Stellung der Donaumauten in der räumlichen Ordnung Altbayerns, Dissertation zur Erlangung eines Doktorgrades in der philosophischen Fakultät, Wien 1970, S. 90 f., zit. Zeitler, S.

7 Residenz München, Antiquarium, Stadtansicht von Donaustauf, H. Donauer d. Ä., 1586–1590.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

ze Stauffe" verkaufte.[8] Auch diese Brücken-Nachricht bestätigt, dass sich in Donaustauf damals bereits eine Mautstätte befunden hat.

In das jährliche Amtsbuch der Mautrechnungen eingebunden sind außerdem die Kastenamtsrechnung, die Weinhandlung und der neue Zoll. Nach ihm[9] hatte der Markt Donaustauf zu Michaeli jährlich 7 lb (Pfund) 2 ß (Schilling) und 27 dn (Pfennig) an Marktsteuer zu entrichten. Außerdem zahlte der Ort alle Jahre „*vom Pruckhzoll und den darzue gehörigen ackhern vnnd 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 Strafgelder einzog und verrechnete.

Da die Bürger von Donaustauf zudem die Geländer auf der Brücke zu machen und instand zu halten hatten, erhielten sie hierfür jährlich 3 lb 4 ß dn, jedoch nur für die Zeit ihres benutzbaren Zustands. Auch oblag ihnen die Baulast. Dies führte vorsorglich dazu, dass bei zu erwartendem Eisstoß Teile von ihr 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. Hinsichlich der erhobenen Mautgebühren heißt es in der Mautordnung[10]:

„*Item dieweil der Zohl zue Thonaustauff ain beizoll ist, der obgedachten Mautt zu Regenspurg vnd am Hof (Stadtamhof), soll ein Jeder der zue Stauff vberfüerth 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 Donaustaufer 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.[11] Für das Haus des Gegenschreibers betrug die jährliche Marktsteuer 15 dn. Das Mauthaus selbst stand auf Kirchengrund, denn es wurde „*zu der Pfarrkirchen*" jährlich ein Zins von 2 ß 20 dn bezahlt. Nach einem

8 Stadtarchiv Regensburg, Regensburger Urkundenbuch (RUB) I, 643.
9 Siehe z.B. Hschft. Do Nr. 299, unfoliiert.
10 Ebd. Nr. 300.
11 Ebd.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Eintrag aus dem Jahr 1592[12] waren beide Anwesen als Offiziershäuser geführt, was besagt, dass ihre Inhaber in der Beamtenhierarchie eine gehobenere Stellung einnahmen.

3. Fahrzeiten, Schiffsgattungen und Schiffsmasse, Besatzungen, Zunftverhältnisse und Schiffsbau in alter Zeit

3.1. Die Fahrzeiten

Eine wichtige Voraussetzung für die ordnungsgemäße Warenbelieferung war neben Kenntnis der Fahrstrecke der voraussichtliche Zeitaufwand bis zum Ziel. Dabei darf man jedoch nicht übersehen, dass sich im Donaulauf damals viele Untiefen befanden, dass er durch längst begradigte Windungen länger war als heute und dass die nachstehenden Angaben allein für Normalwasser gelten können.

Die für eine Erhebung der Fahrstrecken benötigten Pegelstände wurden von den Wasserwirtschaftsämtern Deggendorf und Weilheim erfragt und danach vom Linzer Stadtarchiv hinsichtlich Österreich ergänzt.[13] Das Deggendorfer Amt teilte auch als damals normale Fließgeschwindigkeit der Donau 1 m pro Sekunde und somit 3,6 km pro Stunde mit. Für den Lech begutachtete sie das Weilheimer Amt mit 0,8 m pro Sekunde und somit 2,8 km pro Stunde. Setzt man als tägliche Arbeitszeit 16 Stunden an, so konnte ein beladenes Schiff oder Floß auf der Donau pro Tag rd. 50 km stromab zurücklegen, auf dem Lech rund 44 km. Nachtfahrten mit Ladung unterblieben zumeist, schon allein wegen der Mauterhebungen unterwegs.

Es ergeben sich somit für das Erreichen verschiedener, an der Donau und am Lech gelegenen Orte folgende Zeitwerte:

Name des Ortes	Pegel bei km ...	Entfernungen	Zeitaufwand
(Neu-)Ulm	2587 km Donau	(am „Schwal“)	
Donauwörth	2508 km	79 km	
Ingolstadt	2458 km	50 km	3–4 Tage
Kelheim	2415 km	43 km	
Regensburg	2377 km[14]	38 km	1 Tag

12 Ebd. Nr. 307.

13 Freundliche Mitteilungen der Wasserwirtschaftsämter Deggendorf und Weilheim sowie des Linzer Stadtarchivs.

14 Siehe auch Abb. 2 auf S. 244, Abfahrtslände für die Personenschifffahrt mit Anschluss an die Steinerne Brücke. H. G. Bahre (Be- und Entladen von Schiffen an der Oberen Lände beim Kränchertor.) Lavierte Federzeichnung von 1630.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Donaustauf	2369 km[15]	8 km	
Straubing	2321 km	48 km	1 Tag
Deggendorf	2284 km	37 km	1 Tag
Vilshofen	2250 km	34 km	¾ Tag
Passau	2227 km	23 km	½ Tag
Füssen/Donaustauf	166 km Lech	290 km	7–8 Tage
Lechbruck/Donaustauf	147 km	271 km	7 Tage
Landsberg/Donaustauf	85 km	209 km	5–6 Tage
Augsburg/Ingolstadt	39 km	75 km	1–2 Tage
Augsburg[16]/Donaustauf	39 km	163 km	3–4 Tage
Donaustauf/Passau	2369/2227 Donau	142 km	3 Tage
Donaustauf/Aschach	2369/2160	209 km	4 Tage
Donaustauf/Linz	2369/2135	234 km	5 Tage
Donaustauf/Stein[17]	2369/2003	366 m	7–8 Tage
Donaustauf/Wien	2369/1929	440 km	9–10 Tage
Passau/Linz	2227/2135 Donau	92 km	2 Tage
Ulm/Donaustauf	2587/2369	218 km	5 Tage
Ulm/Wien	2587/1929	658 km	13–15 Tage

In Regensburg wurden die Besatzungen, namentlich bei Weinladungen, durch das Ländrecht der Reichsstadt und die dort zu entrichtende herzogliche Maut[18] aufgehalten. Die dadurch bedingte Liegezeit dürfte allerdings meist nur Stunden gedauert haben. Am Lech erhob man schon in Schongau eine Mautgebühr.

3.2. Die Schiffsgattungen und Schiffsmaße

Für Aschach befuhren 1583 bis 1651 nach den Donaustaufer Mautrechnungen die Donau 76 Frächter mit 264 Wasserfahrzeugen nauwärts und 998 stromauf. (Näheres siehe unter 4.1. sowie Tabelle 1a und 1b).

Die Flöße waren meist 40 Schuh, also 11,68 m lang und ab 1560 17 Schuh und somit rd. 5 m breit. Jeder der 40 Schuh langen und 17 Schuh breiten Ennsbaum-

15 Die Entfernung vom Regensburger Pegel zum ehemaligen Standort des Donaustaufer Mautamts konnte inzwischen genau erhoben werden. Er liegt heute nur 8 (anstatt 12 km) vom Regensburger Pegel entfernt. Dadurch bedingt, wurden alle Zahlen für die ursprünglich auf Donaustauf bezogenen Flussstrecken berichtigt. Freundliche Mitteilung von Hans Gutthann und Gerd-Dieter Vangerow, Donaustauf.

16 Pegelstand an der Wertacheinmündung.

17 Die Mautstelle befand sich damals in Stein vor der Stadt Krems.

18 Hans DACHS, Zur Geschichte des Weinhandels auf der Donau von Ulm bis Regensburg, Sonderdruck, Regensburg 1933, S. 84, zit. Dachs S.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Abb. 2: Regensburg, Obere Lände beim Kränchertor, lavierte Federzeichnung um 1630 (mit Genehmigung des Historischen Museums der Stadt Regensburg), vgl. Anm. 14.

flöße[19] hatte 14 Stämme, die am Abhieb (Stirnmaß) 36 cm aufwiesen und aus etwa 0,45 Fm (Festmeter) Holz bestanden. Die mit Äxten gefällten Floßbäume wurden dann „gesömmert", d. h. den Sommer über zum Austrocknen an sonnigen Stellen vor der Weiterverarbeitung liegen gelassen und später an den Bindstätten zu fertigen Fahrzeugen vereinigt, die aus 5,4 Fm Holz bestanden und meist Bauholzqualität entsprachen. Sie wurden nach Ablieferung ihrer Ladung verkauft. Alle diese Reisen endeten längstens in Wien.

Wenn die Amtsrechnungen aus bayerischen, an der Donau befindlichen Mauten gelegentlich von kleinen Flößen oder Flößel sprechen, so meinen sie damit die Flöße mit obigen Ausmaßen. Spätestens wohl am Mautort Straubing wurden sie dann oft zu größeren Floßgebilden zusammengefügt. So wie es eine Straubinger Mautordnung von 1528 für die auf dem Regen herabgeführten Fluder bezeugt, die nur 4,67 m lang sowie 13 bis 14 Schuh breit waren und 2 Ruder besaßen. Dort heißt es dazu: „*Fert er aber zwo lenng aneinander, haist ain Thunaw gefert*".[20]

Soweit es die Floßfahrten betrifft, fanden diese überwiegend in Gemeinschaft 2er Floßführer mit ihren Flößen statt. Die Obergrenze für (verbundene) Floßzüge

19 Ennsbäume stellten die Verbindung zwischen den einzelnen Brückenjochen her. Flöße aus diesen Stämmen von mindestens 40 Fuß Länge waren sehr gefragt.

20 Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA), Gerichtsliteralien (GL) Straubing Nr. 53 1/3, Produkt 1.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

waren 3 Flöße, was immerhin Längen von über 35 m entsprach. Nur selten sind gemeinsame Fahrten mit 1 Schiff und 1 Floß verzeichnet.

Weitere Angaben dazu in meinem Artikel Die Isarflöße und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568.[21]

Nach meinem kürzlich erschienenen Aufsatz über Schiffstypen, Schiffsmaße und Schiffsbesatzungen[22] wurden die Wasserfahrzeuge damals zeitweise neben der Bezeichnung Zille oder Plätte auch größenmäßig beschrieben, so aufsteigend als Waidzille, Fischerzille, Dreierl, Viererl, Fünferl oder Fünferin, Sechserin, Siebnerin, Achterin und Klozille. An der Donaustaufer Maut geschah dies vor allem zwischen 1619 und 1624.[23]

Nach einer in Wien am 1. Juni 1602 erlassenen Ordnung über die Knechtezahl auf den Schiffen[24] 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 1 Meister und 7 Knechte, auf einer kleinen Sechserin oder großen Fünferin 1 Meister und 5 Knechte. Die meisten der obigen Schiffsnamen sind also von ihrer Mannschaftszahl abgeleitet.

Zumindest bis zum Dreißigjährigen Krieg dürften viele Schiffe von Lech und Donau Fünfer- oder Sechserinnen gewesen sein, also nur Längen von 12 bis 14 Metern gehabt haben.

3.3. Die Floß- und Schiffsbesatzungen

Während bei Einzelflößen, die nicht „im Gestrick"[25] fuhren, auf der 3 – 4 Tage dauernden Kurzstrecke Augsburg/Regensburg, 2 Floßleute ausreichten, war bei einem Floßzug, der schon an der Lechmündung aus 3 Flößen[26] bestand, eine Dienstleistung von mehreren Personen erforderlich. Je nach der Ladung setze ich sie mit 5 bis 6 Mann an. Solche Floßzüge ergaben sich öfters durch vereintes Handeln mit „Consorten", wobei sich damals in Transportunternehmen auch bereits 2 „*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.

---

21 Hans-Heinrich VANGEROW, Die Isarflößer und ihre Fernverbindungen nach Österreich zwischen 1318 und 1568, in: Hist.Jb.Li. 1960, S. 344 f.

22 Hans-Heinrich VANGEROW, Schiffstypen, Schiffsmaße, Schiffsbesatzungen 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. Bd., 2009, S. 37 ff. und Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines – Gesellschaft für Landeskunde, 158. Bd., Linz 2013, S. 189 ff.

23 Hschft. Do Nrn. 327 mit 332.

24 Hofkammerarchiv Wien, Niederösterreichische Herrschaftsakten (HKA Wien, N.Ö.HA) S. 139, fol. 1293', zit. Niederösterreichische Herrschaftsakten fol.

25 Aneinandergehängt.

26 Nach den Donaustaufer Mautrechnungen bestanden die Floßzüge im allgemeinen aus höchstens 3 Flößen.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Eine erhebliche Erschwernis bildeten die meist von ihrer Länge her begrenzten Eisstöße vor allem für die Lechflößer, aber auch für den übrigen Verkehr. Wie die Tabelle 2 zeigt, ereigneten sie sich in jeder der vier gebildeten Perioden etwa alle 2 Jahre. Da die Landschaft donauaufwärts klimatisch begünstigt war, kamen zu früh gestartete Frachtführer oft nicht einmal bis Regensburg und hatten daher unterwegs das Freiwerden der Donau vom Eis abzuwarten.

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.

Nach dem Verkauf der Fahrzeuge waren dann die Besatzungen je nach dem Ort ihrer Umkehr Wochen zu Fuß auf dem Heimweg, wobei man wohl mehr als täglich 25 km kaum schaffen konnte. Da Flößer und Schiffer sehr trinkfreudig waren, erhielten ihre Familien oft nicht viele Barmittel.

Eine offene Angelegenheit blieb bislang die Frage, ob damals für die jungen, heiratsfähigen Floß- oder Schiffsleute, welche oft mehrere Monate von daheim abwesend waren, eine „voreheliche Sexualität" toleriert wurde. Wie Boxler, ein Dr. med. und aus einer alten Schiffsmeistersippe stammend, bereits im Jahr 2008 nach sorgfältiger Untersuchung mitteilte,[27] waren beim Zweig einer Familie, die über acht Generationen nachgewiesen werden kann und drei Zunftmeister stellte, die Schiffsleute „eindeutig dominierend". Bei genauerer Analyse der familiären Zusammenhänge fiel jedoch ein von der zünftischen Norm abweichendes Sexualverhalten auf, da ungewöhnlich viele voreheliche und gar unehelich gezeugte Kinder zu verzeichnen sind. ... „Geht man von 27 Ehen aus, die in üblichem zeitlichem Abstand zur Erzeugung von Nachkommen führten, imponierten 11 oder 40,7 % durch eindeutig voreheliche Zeugung. ... Auf jeden Fall kann festgehalten werden, dass ziemlich genau die Hälfte der Erstgeborenen eines Familienverbandes der Ulmer Ehrbarkeit unehelich gezeugt wurde." Boxler stellte zusammenfassend fest, dass trotz Aufrechterhaltung von privater und öffentlicher Moral und Ordnung stillschweigend für ein Gewerbe Ausnahmen gemacht wurden, das unter besonders erschwerten Umständen betrieben werden musste und dessen junge Mitglieder keine Möglichkeit zu vernünftiger Eheplanung gehabt hätten, würde man auch hier die allgemeinen Normen durchgesetzt haben. Soweit überhaupt bekannt, gab es durch andere Magistrate in vergleichbarer Lage keine Toleranz.

Im damaligen Bayern wurden alle Vergehen von Leichtfertigkeit und Ehebruch scharf geahndet und galten als Verbrechen. Schon das Bayerische Landrecht von 1553 hatte diese Delikte unter Strafe gestellt. Besonders ihre Verfolgung stand später unter dem Eindruck des Dreißigjährigen Krieges, denn Gott sei beleidigt und

27 Horst BOXLER, Tolerierte voreheliche Sexualität im 16. bis 18. Jahrhundert am Beispiel einer Familie der Ulmer Ehrbarkeit, in: Sexualogie, Zeitschrift für sexualmedizinische Fortbildung und Forschung, Bd. 15, S. 113 ff.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

erzürnt, wenn diese „nicht verhütet und abgestraft werden".[28] Auch Maximilian I. ging scharf gegen alle Arten der Unzucht vor, wie damals derartige Delikte bezeichnet wurden.

3.4. Der Schiffsbau in alter Zeit

Den Schiffsbau in technologischer Hinsicht schilderte Ernst Neweklowsky wie folgt[29]. Auf dem gegen die Donau abfallenden Schopperplatz wurde zuerst das G'läger aus Rundhölzern gelegt, die oben behackt wurden, um eine ebene Auflagerfläche zu bekommen, auf welcher die Laden für den Boden gebreitet und in der Form des Bodens entsprechend beschnitten wurden. Beiderseits wurden nebenan Laden für die Wände gelegt, in die richtige Form gebracht und ebenso wie die Bodenladen provisorisch untereinander befestigt. Nun wurde der Boden vorne und hinten aufgebogen, wie es die Form des Schiffes verlangte, die Wände wurden aufgestellt, an den Boden angenagelt, und indes wurden die Ixen, das sind die Fugen zwischen Boden und Wänden, von innen geschoppt[30]. Dann wurden die Kipfen eingebracht. Das waren dünne Stämme oder gespaltene, solche mit abstehender Wurzel. An der letzteren, dem Hörnd'l, wurde die Wand angenagelt, an dem Stamme der Boden. Die großen, schweren Fahrzeuge wurden doppelt g'kipft, d. h. man legte etwa alle 90 Zentimeter je zwei Kipfen mit den Stämmen nebeneinander, so dass die Hörnd'ln nach verschiedenen Seiten sahen, die leichten wurden einfach g'kipft, man legte die Kipfen alle 80 bis 100 Zentimeter mit den Hörnd'ln nach verschiedenen Seiten. An den freien Enden wurden bei diesen die sogenannten Auflangen angebracht, Hölzer, die an der Wand den Hörnd'ln gegenüber aufgenagelt wurden. Das Annageln der Kipfen an den Boden und an den Wänden erfolgte mit Holznägeln. Nun konnte man das Schiff abschoppen. Das geschah von außen; nur die Ixen wurden, wie erwähnt, von innen geschoppt. Zuerst wurden die Wände geschoppt, dann wurde das Schiff auf der einen Seite aufgehoben, so dass man zum Boden dazukonnte, und dessen eine Hälfte abgeschoppt. Dann wurde das Schiff nach der anderen Seite aufgehoben und die zweite Bodenhälfte abgeschoppt. Jetzt war das Schiff fertig, um ins Wasser gelassen zu werden, wo die noch nötigen Einbauten vorgenommen und das Schiff ausgerüstet, mit den Rudern und dem nötigen Gerät versehen wurde. Zum Bau der Schiffe in Windorf wurde hauptsächlich Fichtenholz aus dem Bayerischen Wald verwendet.

---

28 Tobias SCHÖNAUER, Ingolstadt in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges, Beiträge zur Geschichte Ingolstadts, Bd. 4, 2007, S. 224 ff.

29 Ernst Neweklowsky, Von den Schoppern zu Windorf, ein Beitrag in den „Heimatglocken", Vilshofener Anzeiger vom Januar 1958, S. 4. Wiedergegeben im Vilshofener Jahrbuch von 2011 von Werner Voggenreiter in seinem Artikel: Die Schiffbauer oder Schopper von Windorf, S. 5 ff.

30 Die im Querschnitt dreieckig ausgehackten Fugen der aneinander gestoßenen Pfosten oder Bretter (Laden), aus denen Boden und Wände des Schiffes bestanden, wurden mit Moos ausgefüllt (geschoppt).

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

4. Der Markt Aschach und der Donauhandel

4.1. Die Floß und Schiffsbewegungen

Die von den in Aschach beheimateten Frachtführern veranlassten Floß- und Schiffsbewegungen wurden in den Tabellen 1a und 1b zusammengestellt. Im Vergleich mit den bisher bearbeiteten Orten[31] dieser Handelsgeschichte unterscheidet sich Aschach vor allem darin, dass nur 1 Floß benutzt wurde, aber andererseits 1 Flößel, 18/38 Schiffel, 2/6 Plättel, 1/38 Dreierl, 0/6 Viererl und 1 kleine Spitzplätte, also viele kleine Fahrzeuge, in Betrieb waren. Alle diese Transporte wurden von 71 männlichen Frächtern und 5 Frauen bewältigt.

Zumindest in den Tabellen werden für die Wasserfahrzeuge folgende Abkürzungen gebraucht: Fl (Floß), Flsl (Flößel), S (Schiff), Sl (Schiffel), Pl (Plätte), Pltl (Plättel), RZ (Roßzille), Drl (Dreierl), Vier (Viererl) und Fünf (Fünferl).

4.2. Die Warentransporte auf der Donau durch Aschacher Frachtführer

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 und Lademengen aufgeschlüsselt, näher betrachtet werden.

Die dabei getroffene Einteilung sieht folgendes vor: Hausrat-, Personen- und Varnisbeförderung; Salz, Getreide, Wein; Süßwein, Branntwein, Met; Bier; Metalle, so Eisen, Kupfer, Messing, Zinn, Blei sowie Stahl; Eisen- und andere Waren aus Metallen, auch Pirstlagl; Altmetalle; Glaswaren, Spiegel; Hafnerei; Holz- und Waldwaren sowie Steinarbeiten; Stoffe, Kleidung, Nähzubehör, Papier; Häute, Felle, Pelze, Kürschnerware, Leder, Knochen; Waren aus der Landwirtschaft; Erbsen, Grieß, Reis; Brot und Mehl; Krämerei; Küchenspeise, Spezerei; Zwetschgen, Obst, Nüsse; Honig, Zucker; Fischwaren; Tabak; Beschlagenes Gut; Silbergeschmeid; Buchdruckerei, Buchführerei, Malerei und Briefkunst; Apothekerei; Chemikalien; Geflochtene Sachen; Kriegsware und Proviant.

---

31 Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien in den Jahren 1583 bis 1651, Teil Ulm, in: Ulm und Oberschwaben, Zeitschrift für Geschichte, Kunst und Kultur, Bd. 57, 2011, S. 115 ff. Ferner Teil Augsburg und die schwäbischen Donau-, Iller- und Lechorte, in: Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben, 105. Bd., Jahrgang 2013, S. 101 ff. Weiter Teil Ingolstadt, in: Sammelblatt des Historischen Vereins Ingolstadt, 121. Jahrgang 2012, S. 53 ff. Schließlich noch Teil Kelheim, in: Weltenburger Akademie, Gruppe Geschichte, Schriftenreihe 2.32, S. 5 ff. Die Teile Straubing, Deggendorf und Vilshofen befinden sich beim Drucker.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

4.2.1. Hausrat, Personen- und Varnisbeförderung

Auch die Floß- und Schiffsführer im Markt Aschach transportierten wieder erhebliche Mengen an Wasserfahrzeugen mit Hausrat und Varnis, doch 1627 nur ein Flößel mit Gesindel und dessen Varnis, das Batholome Wief wohl spätestens in Regensburg übernommen hatte.

In der 1. Periode wurde nur 1 Schiff mit Hausrat stromabwärts geführt. In der 2. Periode waren es 3 Schiffe nauwärts und 6 Schiffe stromauf sowie 3 Schiffel flußabwärts, alle ebenfalls mit Hausrat. In der 3. Periode verfrachtete man donauabwärts 6 Schiffe und 1 Schiffel mit Hausrat, 1 Flößel, 8 Schiffe, 5 Schiffel mit Varnis sowie 1 Schiff mit Hausvarnis. Stromauf kamen 14 Schiffe mit Hausrat, 1 Schiffel und 1 Dreierl ebenfalls damit und außerdem in Richtung Regensburg 71 Schiffe, 15 Schiffel, 2 Plätten und 1 Plättel mit Varnis.

Schließlich vermauteten noch in der 4. Periode im Donaustaufer Amt in Richtung Österreich 1 Schiffel mit Hausrat, 2 Schiffe und 1 Plätte mit Hausvarnis, 4 Schiffe mit Varnis und 1 Schiff mit Mobilien sowie 5 Schiffe mit Hausrat, 1 Schiff mit Mobilien und 4 Schiffe mit Varnis donauaufwärts.

Die tatsächlich an Bord befindlichen Ladungen waren aber wesentlich geringer. In der 1. Periode blieb es zwar bei einer vollen Fracht. In der 2. Periode brachte man aber nur 5¼ Ladungen stromab und 5½ stromauf. In der 3. Periode lagen 16½ Ladungen auf dem Flößel und den Schiffen, die abwärts fuhren, und 82¼ Ladungen stromaufwärts. Für die 4. Periode lauten die Zahlen 10 abwärts und 10½ aufwärts.

Insgesamt blieben also 27 ganze Ladeflächen ungenutzt. Auffällig ist auch die Zahl von 1 Flößel, 25 Schiffeln, 1 Plättel und 1 Dreierl, da es sich bei ihnen um kleine Wasserfahrzeuge handelte. Ihre Verwendung war sicher in erster Linie vom Geschäftsgang bestimmt, hatte aber auch den Vorteil, dass namentlich die Stromauffahrten mit einem geringeren Vorspann (2 bis 4 Pferde) und erheblich rascher bewältigt werden konnten. Im Übrigen zeigt es sich, dass 121, zum Teil von Linz ausgehenden Stromauffahrten lediglich 38, wohl meist in Regensburg beginnende Fahrten donauabwärts gegenüber stehen.

Viermal (1624 und 1626) und zwar immer bei einem Hanns Sagmaister steht Linz als Abfahrtsort. Zweimal, 1619, wurde der Hausrat eines Doktors (Arztes) und 1643 die für einen Freiherrn beförderte Varnis erwähnt. 1644 ging ein Schiff mit Studentengütern nach Ingolstadt. 1620 und 1629 werden die auf zwei Schiffen befindlichen Ladungen jeweils als „schlechte Varnis" angesprochen.

Unter dem vom Mautpersonal gebrauchten Begriff schlecht verstand man jedoch damals eine armselige Beschaffenheit. Auch bei der in der Mautrechnung 1627 einmal eingetragen Angabe „ein Flößel mit Gesindel und dessen Varnis" muss man beachten, dass diese Bezeichnung damals in erster Linie für „arme Leute" gebraucht wurde, wobei Armut und (oder) auch Tiefstand an Bildung damit

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

angesprochen sein konnten. Das Urteil schlechtes oder schwäbisches Gesindel scheint jedoch auf vordem begangene Straftaten oder unterwegs verursachte Nichtswürdigkeiten hinzudeuten, wobei jedoch hervor zu heben ist, dass es vom Donaustaufer Mautpersonal stammte.

Interessant ist noch die Fahrtenzahl der einzelnen Frächtersippen. So unternahmen 1. die Sagmaister von 1598 bis 1635 folgende Fahrten: Sagmaister 4, Andre 6 (1598–1612), Christof 1 (1612), Sebastian 1 (1616), Barbara[32] 8 (1619–1628), davon eine ab Linz, Hanns, 8 (1624–1627), Catharina 1 (1626), Christoph 4 (1626) und Sebastian 9 (1625–1635), insgesamt also 42 Fahrten.

2. die Schmizl von 1620 bis 1637: Georg 12 (1620–1627), Simon 10 (1626–1637), Sigmundt 8 (1626–1636) und Collman 2 (1627), insgesamt 32 Fahrten.

3. der Stubmer von 1620 bis 1649: Georg 25 (1620–1649).

4. die Wegenstoß von 1626–1651: Hanns 24 (1626–1644) und Mathes 5 (1645–1651), insgesamt 29 Fahrten.

5. die Zeller von 1625–1645: Mathes 1 (1644), Michael 13 (1625–1645), insgesamt 14 Fahrten.

6. Schließlich noch eine Weibsperson namens Regina Peyrl 1 Schiff (1625).

4.2.2. Salz, Getreide Wein

Ob Aschacher Schiffer auch im Zeitraum 1583–1651 stromabwärts in Österreich auf der Donau noch Salz verfrachteten ist ungewiß. Geben doch Mautakten von Aschach, die aus dem letzten Vierteljahr des Jahres 1648[33] stammen, keinerlei Aufschluß darüber. Stromabwärts die Salzach und den Inn sowie stromaufwärts die Donau bis Regensburg hatte der bayerische Herzog das Salzgeschäft aus Hallein selbst organisiert und es bedurfte keiner Aschacher Transporthilfe.

Hinsichtlich der Getreidetransporte sieht die Sachlage dagegen anders aus. Zwar beginnt die Anlieferung erst 1624 und besteht bis 1632 nur aus stromaufwärts geführten 25 Schiffen und 2 Schiffeln mit Getreide sowie 3 Schiffen mit Hafer, doch darf nicht übersehen werden, dass am 23. Mai 1618 mit dem Prager Fenstersturz der Aufstand der protestantischen böhmischen Stände gegen das katholische habsburgische Landesfürstentum begann, der bald nach Mähren und Oberösterreich übergriff[34]. Mit dem Münchner Vertrag vom 8. Oktober 1619 trat der bayerische Herzog Maximilian dem Kaiser als Bündnispartner bei. Er versprach als Haupt der katholischen Liga seine volle Truppenhilfe.[35] Dafür musste der Kaiser schwerwiegende Zugeständnisse machen und sich verpflichten, als

32 Über Frauen als Schiffsmeisterinnen wird ausführlich im Teil Passau berichtet.
33 Siehe ursprünglich Staatsarchiv Landshut, Rep. 24 Nr. 396, neuerdings Abgabe des Staatsarchivs Landshut vom Januar 1979, Rechnungen der Maximilianischen Pfandschaften, Prov. Hofkammer.
34 Andreas Kraus, Maximilian I., Bayerns großer Kurfürst, Regensburg 1990, S. 93 ff., zit. Kraus, S.
35 Kraus S. 103 ff.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

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 eroberter 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 oberösterreichischen Stände im dortigen Schloss zur Huldigung. Von nun an regierte Oberst Adam von Herbersdorf das von Bayern gewonnene Pfand bis zum 5. Mai 1628.

Aus dieser Zeit der Besetzung zeigen die Donaustaufer Mautrechnungen von 1624, 1625 und 1627[36], dass Kurfürst Maximilian alle in Oberösterreich tätig gewesenen evangelischen Prädikanten auswies und sie stromaufwärts durch Donaustauf bringen ließ.

Wenn man diese strikte Entfernung der evangelischen Geistlichkeit bedenkt, lässt sich der (späte) oberösterreichische Bauernaufstand, der (erst) am 17. Mai 1626 begann, besser beurteilen. Trotz heldenhaften Widerstands unterlagen damals die ungeordneten und ungeschulten Haufen der Bauernschaft nach anfänglichen Erfolgen im bis in den November hinein wütenden, grossen Bauernaufstand den bayerischen und kaiserlichen Truppen. Damit brach auch die Reformation in Österreich endgültig zusammen[37]. ...

Im Oktober 1633 rückte eine 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 Kanonade. 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[38]. Ende 1633 waren auch die Städte Cham, Straubing und Deggendorf von den Schweden eingenommen.

Im Frühjahr 1634 kamen im Gefolge des Krieges Hunger, Pest und Tod gleich Apokalyptischen Reitern in die von den Schweden besetzten altbayerischen Lande[39].

---

36 Hschft. Do Nr. 332, 333 und 335.

37 Kraus, S. 113 ff.

38 Ludwig Schwab, Regensburg im schwedischen Krieg, in: Alt-Bayerische Heimat, Blätter für Heimatpflege und Unterhaltung, 7 (1954) Nr. 6.

39 Ludwig Schwab, Als die Wasserleitungen zu fließen aufhörten: die Belagerung im Schwedenkrieg 1634, in: Alt-Bayerische Heimat, 8 (1955) Nr. 5.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Nach der vom 25. Mai bis 26. Juli 1634 durch die vereinigten kaiserlichen und bayerischen Truppen währenden Belagerung war Regensburg wieder vom Feind befreit worden. Dabei hatten sich die Kampfhandlungen am 26. Juni zu einem Höhepunkt der Belagerungsschlacht gesteigert. 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 nur Erdverteidigungsanlagen errichtet. Ihre 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.

Ende April 1635 konnte dann auch Weiden von den Schweden befreit werden. ...

Erst jetzt setzte verstärkt die Versorgung der notleidenden Bevölkerung und der Soldaten ein, an der sich auch die Schiffer aus Aschach mit offenbar heimischen Erträgen beteiligten. Allein in den Jahren 1634 bis 1638 brachten sie 83 Schiffe mit Getreide, 1 Schiff mit Weizen und 5 Schiffe mit Mehl herauf.

Soweit Orte angeführt wurden, in denen die Entladung stattfinden sollte, ergibt sich folgendes Bild: Regensburg 18 + 4 Schiffe mit Mehl und 1 Schiff mit Weizen, Stadtamhof ½ Schiff mit Mehl, Kelheim 1 Schiff, Ingolstadt 28 + ½ Schiff mit Mehl, Rain 1 Schiff, Donauwörth 18 Schiffe, Lauingen 4 Schiffe, Ulm 7 Schiffe, und ohne Ortsangabe 11 Schiffe mit Getreide.

Fehlt noch der Hinweis, dass die Schiffsfahrten donauaufwärts erst im Monat September 1634 und zwar in der 37. Woche des Jahres am 7. September wieder einsetzten.

1643 bis 1649 kamen nur 1 Roßzille mit 6 Fässln Korn sowie ½ Mehlladung herauf und 3 Schiffe sowie ¼ Getreideladung gingen auf Aschacher Schiffen herab.

Über den Weintransport genügt es fast schon, nur die Zahlen bekannt zu geben. 1597 brachte Andre Sagmaister 2 Schiffe mit Wein herauf. Erst 1613 begann die nächste Anlieferung, die bis 1651 aus folgenden Posten bestand: weitere 10 Schiffe mit Wein und 9 Schiffe mit Osterwein. Außerdem 6 Schiffe (doch nur 5¼ Ladungen) mit Oberländer Wein, der wohl zumeist in Ulm übernommen wurde und vermutlich für bayerische Orte bestimmt war.

4.2.3. Bier

Offensichtlich übernahm man dieses Getränk nur als Rückfracht in Regensburg. Auch sind Biertransporte nur von 1620 bis 1630 auf Aschacher Schiffen in Donaustauf vermautet worden. Insgesamt waren es lediglich 4 Schiffe mit Bier (aber nur 2½ Ladungen), 5 Schiffe mit Braunbier (auch nur 2½ Ladungen) und ein Schiffel mit halber Fracht.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

4.2.4. Süßwein, Branntwein und Met

Beladen mit Süßwein kam nur ein Schiff unter Aschacher Führung 1604 herauf. Ob er erst unterwegs zugeladen worden war, bleibt unerfindlich, doch wurde Süßwein, ein Erzeugnis des Welschlandes, sonst über den Inn oder den Lech zugeführt.

In der 3. Periode bezahlte Georg Schmizl 1623 Maut für ein halb mit spanischem Wein beladenes Schiff. Außerdem transportierten 4 Schiffe stromab und 4 stromauf je 2½ Ladungen Branntwein. Schließlich hatten noch 6 Schiffe bei Flussabfahrten 3 Ladungen Met an Bord.

4.2.5. Metalle, so Eisen, Messing, Kupfer, Zinn, Blei sowie Stahl

Erst ab der 2. Periode sind Eintragungen von Aschacher Frächtern mit Metallladungen in den Donaustaufer Mautrechnungsbüchern, so 2 Schiffe mit Kupfer, 2 mit Eisen, 1 mit Stahl und 1 Schiff zu einem Viertel mit Hufeisen. Dabei dürften Eisen, Stahl und die Hufeisen in Innerberg bzw. Steyr erzeugt worden sein.

Ein die Donau abwärts fahrendes Schiff war halb mit Radschienen und 4 Thorbändern beladen, beides wohl aus oberpfälzischer Herstellung.

In der 3. Periode kam eine bunte Reihe von Metallwaren herauf und zwar als Ladung ¼ Schiff mit Eisen, ein ¾ Schiff mit Messing, ½ Schiff mit Zinn und Messing, ½ Schiff mit Zinn, 1 Schiff mit Blech, Nägeln und Messing, ¼ Schiff mit Blech, ½ Schiff mit Quecksilber, ½ Schiff mit Gelöt (Bleiglanz), ½ Schiffel mit Stahl und ein Fünferl mit nur ¼ Stahl. Die meisten dieser Erzeugnisse stammten wieder aus Innerberg und waren wohl in Linz geladen worden.

Stromabwärts gingen 1 Schiff mit 49 Schieneisen (Eisenschienen), 2 Schiffe jeweils zur Hälfte mit Blei beladen, ½ Fracht Messing und 1 Schiffel mit wenig Eisen (¼).

In der 4. Periode wurden in den Mautrechnungen folgende Aschacher Lieferungen verbucht: donauaufwärts 5 Schiffe mit Eisen, davon je eines nach Regensburg und Nürnberg, 2 Schiffe mit Kupfer, davon eines nach Regensburg, ½ Fässl mit Nägeln und ½ Ladung Gelöt. Abwärts ging nur ½ Ladung Messing.

Die Transporte führten wieder fast nur die Sagmaister, Schmizl, Wegenstoß sowie der Stubmer und der Zeller durch.

4.2.6. Eisenwaren, auch Pirstlagl

Diese Lieferungen unter Aschacher Führung kamen erst 1611 in Gang und da vor allem die geladenen Mengen von Bedeutung sind, sollen diese hier den Vorzug erhalten.

In der 2. Periode lagen auf 8 stromaufwärts fahrenden Schiffen 4½ Ladungen

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

mit Klingen, ½ Ladung mit Messern, 1 mit Sensen, ½ mit Strohmessern und ½ mit Geschmeid[40].

In der 3. Periode befanden sich auf 23 Schiffen, 1 Plätte, 1 Plättel, 1 Roßzille, 1 Dreierl und 1 Fünferl 3¾ Ladungen Geschmeid, 3½ Ladungen mit Klingen, ½ mit Messern, 1¼ mit Sensen, ½ mit Sicheln, 1 Ladung mit Strohmessern und ¼ mit Draht. 1½ Frachten mit Geschmeid auf 2 Schiffen gingen stromabwärts. Die gesamte Frachtmenge betrug 1½/23 Schiffsladungen, sowie ¼ Plätte, 1 Plättel, ½ Roßzille, 1 Dreierl und ¼ Fünferl. Auch alle letztgenannten Schiffe waren stromaufwärts im Einsatz.

In der 4. Periode wurden nochmals 1/15 Schiffe eingesetzt, die ½/9¼ Ladungen transportierten und zwar 7½ mit Sensen, davon ½ nach Regensburg, 1½ nach Stadtamhof und 1 nach Nürnberg, 1¼ mit Sicheln, davon ½ nach Stadtamhof und ½ mit Strohmessern. Außerdem 1635 ½ Schiff mit Blechfässln als Rückfracht.

Bezüglich der Herkunft gilt auch weiterhin stromauf (von Innerberg-Steyr), stromab (aus der Oberpfalz).

1622 und 1625 kam je ein Schiff mit Pirstlagl durch Donaustauf in Richtung Regensburg. Es handelte sich dabei um nur aus Steyr bekannte Verpackungen mit Messern, Hufeisen, Nägeln oder Geschmeid in Gefäßen aus Holz von spezieller Größe[41].

4.2.7. Altmetalle

Kriegerische Ereignisse in erster Linie, aber ebenso größere Bauvorhaben, führen immer wieder zu einem hohen Anteil an beschädigten Metallen, seien es nun Eisen, Zinn, Kupfer oder Messing. Falls es sich dabei um längere, mit Beschuss verbundene Belagerungen handelt, wurden zudem durch Brände viele Gebäude vernichtet. Sowohl in den Wohnungen als auch auf und in den meistens noch aus Holz erbauten Häusern und an anderen Orten befanden sich die verschiedensten Metallteile, die namentlich durch Feuer unbrauchbar wurden. Dies bedeutete bereits damals nicht, dass sie damit wertlos geworden waren. Vielmehr fuhren zahlreiche Schiffe mit Altmetall stromabwärts, um sie wieder aufbereiten zu lassen. Zielort könnte als Verteiler das Eisenhandelszentrum Linz gewesen sein.

1636 übernahmen Simon Hofer und Sebastian Sagmaister je eine halbe Schiffsladung mit altem Eisen in Regensburg. 1637 folgten Michael Zeller mit einer halben Ladung altem Eisen und derselben Menge an altem Zinn sowie Hannß Wegenstoß, der mit seinem Schiff wenig altes Eisen und Messing fort

40 Aus Metall geschmiedete Arbeiten, hier in Eisen, aber auch in Messing, Silber, Gold, besonders Mieder-, Halsketten u. dgl.; Schmeller, Bayerisches Wörterbuch, Bd. 2/2, Spalte 358.

41 Nach dem österreichischen Mautvectigal von 1601 1½ Emer (Eimer) messend, nach dem von 1681 3 Emer.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

brachte. Angemerkt darf nochmals werden, dass solche Möglichkeiten, Rückfracht zu übernehmen, sehr gefragt waren.

4.2.8. Glaswaren, Spiegel

In der 2. Periode wurde stromabwärts nur ½ Ladung mit Glasscheiben verbucht und 2 Schiffe mit Spiegeln in Fässern (½ Ladung) und Spiegeln (¼) sowie ein Dreierl mit Spiegeln (¼) stromaufwärts.

In der 4. Periode kamen zweimal ¼ Spiegelladungen herauf und Mathes Wegenstoß brachte ½ Schiff mit Gläsern nach Stadtamhof. Schließlich führte noch 1649 Hanns Wegenstoss 1 Dreierl mit Spiegelglas hinauf nach Eger.

4.2.9. Hafnerei

1608 vermautete ein mit Schmelztegel beladenes Schiff in Donaustauf und in der 3. Periode (1619–1632) kamen nochmals 2 Schiffe mit 1½ Ladungen. Dazu fuhr 1 Schiff mit einem Fässchen Grobgrün herab und 2 Schiffe brachten jeweils ¼ Ladung Farbe herauf. 1643 hatte Hanns Wegenstoß einmal eine halbe Ladung Schmelzdegl dabei und ein anderes Mal eine halbe mit roter und gelber Farbe.

4.2.10. Holz- und Waldwaren sowie Steinarbeit

Hanns Tillerer aus Aschach übernahm wahrscheinlich in Regensburg 1604 ein Floß mit gebrauchten leeren Fässern. Weitere Waren wurden meist stromauf verbracht, aber zum Teil auch in Regensburg übernommen, so als Ladungsmengen ½/1½ Schiffe mit Wachs, 0/½ Schiff und 0/1 Schiff mit 10 Zentnern Pech, 1/0 Schiff mit Kienruß, 0/½ Schiff mit Sesseln, ½/0 Spitzplätte mit Drechslerarbeit und 0/½ Schiffel mit 2 Reisetruhen. Insgesamt nur wenig Erzeugnisse, wobei die Rückfracht bestimmt weitestgehend aus der Reichsstadt stammte.

An Steinarbeit ging auf 1 Schiff nur 1 steinerner Tisch stromabwärts.

4.2.11. Stoffe, Kleidung, Nähzubehör, Papier

Überblickt man die Transporte mit dieser Warengruppe, soweit sie die 59 Mautrechnungen von Donaustauf aus den Jahren 1583 mit 1651 und vor allem die Kelheimer Mautrechnung von 1594[42] wiedergeben, so zeigt es sich, dass bereits im letztgenannten Jahr große Mengen von Golschen[43] dort vermautet wurden. Ab der 26. Woche waren es 137½ Fässer gewesen, die alle nach Wien gingen.

Insgesamt ergibt sich folgendes Bild: während ab 1607 bis 1620 Ulmer Flößer und Schiffer große Mengen von Golschen flussabwärts brachten, lieferten ab dem gleichen Jahr bis zur Regensburger Besetzung durch die Schweden (1633/34) be-

42 Staatsarchiv Landshut, Kurbayern-Hofkammer, Ämterrechnungen, Rentmeisteramt Straubing 2355. Die Donaustaufer Mautrechnung von 1594 fehlt.

43 Leinwandsorte, damals vor allem in Ulm hergestellt.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

sonders oberösterreichische Frächter aus dem Raum Aschach/Ottensheim zunehmend Leinwand, Zwilch, Rupfen, Garn und Kleider stromaufwärts.

In der 1. Periode übernahm Sigmundt Koppmiller aus Aschach 1593 nur eine Wollladung. Auch aus der 2. sind lediglich zwei Eintragungen belegt, so 1611 Andre Sagmaister 1 Schiffel flussabwärts mit 2 Stibich[44] Säcklerware sowie Halskleidern[45], einem Regensburger Bürger gehörig, und 1616 Geörg Schmizl 1 Plättel mit Leinwand und Zwilch[46], ebenfalls herab und gleichfalls im Eigentum eines Regensburgers. In der 3. Periode (1619–1632) verändert sich das Bild schlagartig, denn nun wird plötzlich flussaufwärts geliefert und diese Fahrtrichtung gewinnt sofort bei weitem das Übergewicht. Waren es doch 20/42 Schiffe, 1/2 Schiffel, 1/3 Plätten, 1/1 Plättel, 1/1 Roßzillen[47], 0/2 Dreierl und 0/3 Viererl. In der 4. Periode (1634–1651) wurden die Lieferungen erst ab 1643 wieder verstärkt aufgenommen, wobei mehrere Ladungen auch nach Nürnberg sollten. An Fahrzeugen beförderten die Fracht 13/82 Schiffe, 0/1 Schiffel und 0/2 Dreierl, womit die Aufnahmefähigkeit der 3. Periode noch erheblich übertroffen wurde.

Wenden wir uns nun zuerst den von Aschacher Schiffern stromab gesteuerten Waren zu, wobei nur deren Mengen angeführt werden. In der 1. Periode bloß 1 Fracht Wolle. In der 2. ½ Ladung Halskleider und 1 Ladung aus Leinwand und Zwilch. In der 3. Periode 1¾ Tuche, ¼ Tuchballen, ½ Stück Lohden, ¼ Seidenware, 2mal Kleider, ½ Winterware, ¾ Bettgewand, ¾ Leinwand, 1 Ladung aus Leinwandstücken, 1 Ladung Zwirn, 1 mit Handschuhen sowie 1 mit Roßdecken. In der 4. Periode ½ Tuche, 1¼ Kleider, 3mal Bettgewand, 1½ Leingewand, 2¼ Leinwand, ¼ Rupfen[48], ¼ Zwilch, 1mal Garn und ½ Wolle. Die Annahme geht wohl nicht fehl, dass die meisten dieser Erzeugnisse in Regensburg entstanden.

Demgegenüber wurde in der ersten und zweiten Periode stromauf nichts geliefert. In der 3. Periode jedoch dann folgende Waren: ¼ Tuchballen, 1 Ladung wollenes Tuch, ½ Kotzen, 1mal Kleidung, 10½mal Kleider, ½ Leingewand, 1½ Bettgewand, 15 Ladungen Leinwand, 1mal grobe Leinwand, 1mal mit Leinwandstücken, ¼ Barchent[49], 1mal Rupfen, ¾ Zwilch, ½ mit Zwilchstücken, ¼ Garn, 1mal Zwirn, ½ Ladung mit Strümpfen und 1622 1 Schiff mit teils (½) Papier. In der 4. Periode wurden in Donaustauf vermautet 1 Ladung Kleider, ¾ Halskleider, ½ Halsgewand,

44 Stibich, Stubich, Stübich, Fässer zum Verpacken trockener Gegenstände. Reinhard Heydenreuter u. a. in: Vom Abbrändler zum Zentgraf, Wörterbuch zur Landesgeschichte und Heimatforschung in Bayern, S. 202, zit. Heydenreuter S.

45 Oberbekleidung; ebd. S. 94.

46 Aus Flachs oder Hanf gefertigtes, dichtes Gewebe, grobes Leinengewebe (Sackleinen) ...; ebd. S. 236.

47 Plätten von stärkerer Bauart mit niedrigeren Wänden, die das Einspringen von Pferden erleichterten, die den Schiffszug stromaufwärts ans Ziel gebracht hatten. Mit ihnen wurde der Vorspann dann wieder zurück in sein Herkunftsgebiet gefahren.

48 Grobes Gewebe, grobe Leinwand aus Werg (Flachsabfall, wollartiger Überrest von niederer Faserqualität bei der Leinen- und Hanfgewinnung). Heydenreuter S. 183 und S. 228.

49 Vielseitig verwendetes starkes Mischgewebe aus Baumwolle und Leinwand (auch Leinen und Wolle) mit einer rauen und einer glatten Seite. Ebd. S. 28.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

¼ Leingewand, ½ Bettgewand, 20½ Leinwand, 17¾ Rupfen, 6¾ Zwilch, ¼ Zwirn, ½ Ladung Handschuhe und ½ mit Wolle.

Erwähnt muss noch werden, dass die Frächter aus der Stadt Passau noch größere Mengen dieser Warengruppe nach Regensburg und darüber hinaus verfrachteten, wobei jedoch der Hauptteil ebenfalls aus dem Raum Aschach-Ottensheim gestammt haben dürfte. Für die Aschacher Schiffsinhaber war diese Warengruppe die begehrteste Fracht. Übrigens brachten 5 Schiffe Halskleider, Rupfen und Leinwand sowie dreimal Leinwand nach Stadtamhof und 16 Schiffe mit Leinwand (3), Rupfen (1), Rupfen und Leinwand (10), Zwilch und Leinwand (1) sowie einmal Handschuhe nach Regensburg. Außerdem waren 7 Schiffs- und 1 Schiffelladung für Nürnberg bestimmt und zwar 3 Ladungen Leinwand, 1 mit Leinwand, Zwilch, Rupfen, 1 mit Leinwand, Rupfen, Zwirn, 1 mit Leinwand und Rupfen sowie 2 auf einem Schiff und einem Schiffel mit Rupfen und Leinwand. Dafür dürfte Regensburg die Endstation gewesen sein, von wo die Ware dann mit Fuhrwerken nach Nürnberg gekarrt wurde.

Was die halbe Schiffsladung mit Papier betrifft, so ist dessen Herstellungsort unbekannt. Regensburg wurde in diesen Jahren fast ausschließlich mit Papier aus Ulm und Augsburg beliefert. Dabei gilt es zu beachten, dass als Grundstoffe damals nur Hadern (Textilabfälle und Lumpen) verwendet wurden und erst Jahrhunderte später Zellstoff sowie Holzschliff. Bis 1651 kam es zu keiner größeren Papiererzeugung in der Reichsstadt, denn sonst hätte sie gewiss Wert auf den Handel mit (eigenem) Papier gelegt. Allerdings gab es dort einige „Papierer" und 1570 entließ man einen Mann aus der Papiermühle.[50]

4.2.12. Häute, Felle, Pelze, Kürschnerware, Leder, Knochen

Aus dieser Warengruppe sind wieder nur kleinere Mengen durch Aschacher Schiffer verfrachtet worden und auch hierbei stammt die erste Stromauflieferung aus dem Jahr 1607, wo 1 Schiff voller Häute durch die Donaustaufer Maut fuhr. 1613 bis 1617, also gleichfalls noch in der 2. Periode, folgten 2 Schiffe, davon eines stromauf, das andere stromab, und 1 Plättel stromauf mit Kürschnerware. In der 3. Periode stehen in den Mautrechnungen 9/18 Schiffe, ½ Schiffel, 1/0 Plätte und 1 Fünferin verzeichnet, die folgende Warenmengen an Bord hatten: Korduan[51] ¼/0, Gäselän (?) Korduan 0/1 (auf einer Fünferin), Häute ¼/1, Ochsen- und Kuhhäute 0/¼, Ochsenhäute 1/0, allerlei Häute 1/0, Leder 1/0, wenig raues Leder ½/0, Juchtenleder ½/0, allerlei Fellwerk ½/0, Federn 0/½, Schuhe 0/½, Kürschnerware 0/6½, ½/0 Plätte mit „Schienpeinern" (Schienbeinen), 1/0 Schiff mit Painern (Knochen) und noch ein Schiff mit 2 Fässern Painwerch, 0/¼ Schiffel mit Häuten,

50 Evangelische Pfarrmatrikel der Stadt Regensburg von 1570 unter Taufen.

51 Korduan, ursprünglich aus Cordoba stammendes Luxusleder aus Ziegen- und Bockfellen. Heydenreuter, S. 123.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

1/0 Schiffel mit Hirschknochen und 0/¼ Schiffel mit Pergamenthäuten.

Während der 4. Periode wurden 5/4 Schiffe und 1/0 Plätte eingeschrieben, die folgende Frachten mitführten: Schmalhäute[52] 3/1 und ½/0 mit 50 Stück, Häute 0/1, Federn ½/0, Hörner 0/1 und auf einer Plätte flussabwärts (1/0) Lederwerk.

4.2.13. Waren aus der Landwirtschaft

Hier werden nur die tatsächlich in Bauernbetrieben erzeugten Güter angeführt, die erst ab 1620 in der dritten Periode, dann aber in der 4. Periode in den Jahren 1635 und 1636 als Hilfslieferungen für Regensburg, Ingolstadt und Donauwörth bestimmt waren sowie 1643 noch mit 1 Schiff stromauf mit Schmer und ½ stromauf mit Seife beladenen Dreierl abschlossen.

In der 3. Periode waren es nur 2/5 Schiffe, darunter auch eine Roßzille, die dreimal Unschlitt, einmal Käse sowie einmal Essig heraufbrachten und Käse sowie Flachs herabführten.

In der 4. Periode gingen 9 Schiffe und 3 Dreierl donauaufwärts. Sie hatten Eier, Käse, Schmalz, Schmer, Öl, Geflügelwerk, Kraut und Rüben geladen.

Erbsen, Reis, Grieß sowie Brot und Mehl, Küchenspreise, Viktualien und Venalien[53] werden als eigenständige Gruppen geführt, obwohl auch fast alle die bestehende Lebensmittelknappheit vermindern sollten.

Alles in allem wurden 23 Schiffe in Regensburg, 9 in Ingolstadt und 1 in Donauwörth mit diesen Gütern entladen.

4.2.14. Erbsen, Grieß, Reis

In der 3. Periode kam nur 1 Schiff mit ½ Ladung Grieß herauf. In der 4. Periode viermal je ¼ Ladung damit und weiter ¼ sowie ½ Ladung mit Erbsen sowie ¼ Ladung mit Reis. Es waren also wohl jeweils nur Teile der in Holzfässern angelieferten Fracht.

4.2.15. Brot und Mehl

Brot lieferte man fast ausschließlich nach Regensburg und dies nur 1635 und 1636. Es befand sich auf 39 Einzelschiffen, von denen 7 lediglich zur Hälfte damit beladen waren.

In der 3. Periode vermautete allein 1626, 1627 und 1630 1 Plätte, 1 Schiff und 1 Dreierl Mehl in Donaustauf, wobei die Plätte und das Dreierl nur ½ Ladung davon heraufbrachten. In der 4. Periode hatten dann 10 Schiffe 5 Ladungen an Bord und ½ mit Weizenmehl.

---

52 Unter Schmalhäuten verstand man damals Häute von Schafen und Ziegen; Lorenz Westenrieder, Beyträge zur vaterländischen Historie, Geographie, Statistik und Landwirtschaft, Bd. 5, München 1794.

53 Lebensmittel, Gebrauchsgüter; Heydenreuter S. 218.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

4.2.16. Krämerei

1617 lieferte erstmals 1 Schiff Kramerei herauf, dem in der 3. Periode noch 7 Schiffe mit 2¾ Ladungen sowie ein halb damit beladenes Dreierl folgten. 1 Viererl ging mit Kramware flussabwärts. 1644 kam wiederum 1 Schiff flussabwärts damit und nochmals 1 Schiff mit ½ Ladung die Donau empor.

4.2.17. Küchenspeise, Spezerei

Zur Küchenspeise zählten alle Lebensmittel, die zur Speisenbereitung notwendig waren.

Als zur Spezerei gehörig führte die österreichische Mautordnung vom 1. Oktober 1604[54] folgende Gewürze an: „Nägl (Nelken), Mußcatblüe, Zimmetröhrn (Zimtstangen), Gaffer (Kampfer), Mußcatnuß, Imber (Ingwer), Pfeffer, langen Pfeffer, Saffran, Asandt (?)“

Erstmals brachte Hanns Sagmaister 1627 ½ Schiffsladung mit Küchenspeise herauf. Ihm folgten 13 Schiffe, darunter 1 Roßzille, 2 Dreierl und 1 Viererl, mit insgesamt 8 vollen Ladungen. Bei 10 dieser Schiffe war die Küchenspeise nur die halbe Fracht in dieser 3. Periode.

Mit Gewürzen hatte lediglich Geörg Schmizl 1625 sein Schiff teilweise beladen und durch die Donaustaufer Maut gebracht.

In der 4. Periode wird die Küchenspeise nur 1635 und anfangs 1636 als Hilfslieferung stromaufwärts verfrachtet, wobei als Empfangsort 5mal Regensburg genannt ist, aber wohl alle 13 Wasserfahrzeuge, darunter diesmal 3 Dreierl und 1 Fünferin, ihre 10 Ladungen dorthin ablieferten. Mehrfach heißt es dabei auch allerlei oder allerhand Küchenspeise.

Es sollte auch nicht übersehen werden, dass selbst kleine Fahrzeuge wie Dreierl oder Viererl nur mit Pferdevorspann nach Regensburg kamen und von Aschach bis dorthin 8 bis 10 Tage brauchten.

Mit Spezerei (Gewürzen) und Küchenspeise hatte nur Barbara Sagmaisterin 1635 ein Dreierl beladen.

4.2.18. Zwetschgen, Obst, Nüsse

Bereits 1602 führte Hanns Stubmer ein mit Obst beladenes Schiff herauf. Hinsichtlich der Bezeichnung Obst haben die Mautrechnungen ergeben, dass darunter Äpfel verstanden wurden. 1607 ist Andre Sagmaister erstmals mit 1 Schiff voller Zwetschgen verzeichnet und 1611 Christof Sagmaister mit 1 Schiff, beladen mit Zwetschgen und Nüssen. Insgesamt schafften in der 2. Periode 15 Schiffe 9¼ Lasten mit Zwetschgen, 2 mit Obst und 1½ mit Nüssen donauaufwärts. In der 3. Periode beteiligten sich 44 Schiffe, 1 Schiffel, 1 Plätte und 1 Dreierl am Transport

54 Kaiserliche ... Mautordnung vom 1. Oktober 1604, S. 27.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

dieser Warengruppen. Alles in allem kamen herauf: 20¾ Ladungen Zwetschgen, 4¾ Ladungen Obst, 1½ Ladungen Äpfel, 1½ mit Nüssen, ¼ mit Mandeln, ¾ mit Lemoni (Zitronen), ¼ mit Pomeranzen (Orangen) und ½ mit nicht näher bezeichneten Früchten. Dazu noch auf dem Schiffel ½ Ladung Zwetschgen, auf der Plätte auch wenige Nüsse (¼) und auf dem Dreierl ebenfalls ½ Ladung Zwetschgen.

1621 traf Barbara Sagmaisterin mit ¼ Fracht Zwetschgen aus Linz ein, so dass wohl ein größerer Teil der Obstversorgung überhaupt in Linz übernommen wurde.

In der 4. Periode kamen nur noch 19 Schiffe und 1 Plätte mit Obst und Nüssen in Richtung Regensburg, die Schiffe mit 12¼ Ladungen Zwetschgen, 1 Ladung Obst und 1 Ladung Nüssen, die Plätte voll beladen mit Zwetschgen.

1636 brachte Mathes Khaltenberger ein halb mit Zwetschgen gefülltes Schiff nach Ingolstadt und 1643 Mathes Wegenstoß 1 Schiff mit Zwetschgen nach Augsburg.

4.2.19 Honig, Zucker

Auch an der Honiglieferung beteiligten sich die Aschacher Schiffer, so in der 2. Periode mit 6 Schiffen, die mit Honig in Tonnen beladen waren, in der 3. Periode auf 1 Schiff mit ½ sowie auf 1 Schiffel mit ¼ Ladung Honig und in der 4. Periode mit 3 Schiffen.

Außerdem sind in der 2. Periode noch 5 Schiffe verbucht, die zur Hälfte bzw. zu einem Viertel mit Zucker heraufkamen und 3 Schiffe, die Konfekt an Bord hatten, davon ¼ Ladung flussabwärts und eine ¾ Ladung sowie ¼ Ladung herauf. Bei letzterer ist vermerkt, dass Barbara Sagmaisterin diese Süßware 1621 in Linz übernommen hatte.

4.2.20 Fischwaren

Bis auf 1 Schiff mit ¼ Ladung Hausen in der 3. Periode stromaufwärts vermauteten in Donaustauf 5 Schiffe, 1 Schiffel und 1 Plätte in dieser Periode mit 2mal Fastenspeise,[55] ¼ Fischschmalz, ½ Stockfisch und ½ Hering sowie das Schiffel zur Hälfte mit Fischschmalz gefüllt und die Plätte voll damit flussabwärts.

In der 4. Periode zahlten 2 Schiffe mit Fastenspeise und 3 Schiffe mit 2½ Ladungen Fischschmalz ihren Mautobolus.

4.2.21. Tabak

Nur im letzten Jahr (1651) der 4. Periode übernahm offenbar als Rückfracht ein Aschacher Schiffer ½ Ladung mit Tabak donauabwärts.

55 Sie bestand aus Gemüse, Kräutern, Brot und Salz. Fleisch, Eier, Milch und Käse sollten in Fastenzeiten nicht verzehrt werden.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

4.2.22. Beschlagenes Gut
Diese vor allem aus kostbaren Stoffen bestehenden Waren gelangten nur 4mal durch die Maut und zwar 1621 mit ¼ Ladung, 1625 mit ½, 1631 mit ½ und 1643 mit derselben Menge. Alle Schiffer brachten sie stromaufwärts.

4.2.23. Silbergeschmeide
Bloß zu ¼ damit beladen brachte Geörg Stubmer 1631 diese Kostbarkeit wohl nach Regensburg. Haupterzeuger war damals aber konkurrenzlos Augsburg.

4.2.24. Buchdruckerei, Buchführerei, Malerei und Briefkunst
¼ Schiff mit Buchdrucken 1625, ½ Schiff mit Büchern 1624, ¼ Dreierl 1630 ebenfalls und ¼ Schiff 1631 nochmals sowie 1630 ¼ Dreierl mit Malerei (Bildern?) und 1631 ¼ Schiff mit (bemalten?) Briefen, alle stromaufwärts verfrachtet, lagen auf Aschacher Wasserfahrzeugen. Da die Bücher vermutlich aus Linz stammten, das von bayerischen Truppen besetzt war, dürfte sich darunter ein hoher Anteil an katholischer Literatur befunden haben.

4.2.25. Apothekerei
1636 vermautete Sebastian Sagmaister 1 mit Apothekerwaren beladenes Schiff, dessen Reise erst in Augsburg enden sollte.

4.2.26. Chemikalien
1624 brachte Christoph Sagmaister ½ und 1625 Geörg Schmizl ¼ Ladung mit Weinstein herauf. 1645 hatte Wilhelm Zehler ¼ Menge Alaun an Bord.

4.2.27. Geflochtene Sachen
1645 wurden nicht nur auf Aschacher, sondern vor allem auf Linzer Schiffen geflochtene Sachen stromaufwärts geliefert. Auf 6 Aschacher Schiffen befanden sich 3 volle und 3 halbe Ladungen damit. Was zu diesen „Sachen" gehörte, ist mir unbekannt. Diese Einträge in der Mautrechnung zeigen aber, dass auch neue Erzeugnisse „auf den Markt kamen". Da sie in diesem Fall nur aus einem Jahr stammen, scheinen sie sich aber nicht durchgesetzt zu haben.

4.2.28. Kriegsware, Proviant
1625 hatte Hannß Sagmaister ¼ Ladung Saliter (Salpetersalz, notwendig für die Schießpulverherstellung) nach Linz übernommen und 1626 brachte Hanns Änndlinger ¼ Ladung Pulverflaschen herauf.

1634 lieferte Georg Stubmer 3 Schiffe mit kaiserlichem Proviant nach Regensburg.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

5. Aschach und die Donaumärkte

Auch die Tätigkeit Aschacher Schiffer als Transporteure für Jahrmärkte leidet darunter, dass in den ersten beiden von mir eingeteilten Perioden und hier sogar noch in der dritten keine der Märkte namentlich genannt werden. Allerdings zeigen die Donaustaufer Mautrechnungen, dass die Aschacher Schiffe offenbar keine Aschacher Erzeugnisse an Bord hatten, sondern wohl zumeist Marktware herauf (von Linz) und herab (von Regensburg) brachten.

Erstmals kam Andre Sagmaister 1602 mit einer Herrenfuhr, also einem Schiff mit Kaufleuten und ihren Stockfässeln[56] herauf. Erst 1610 folgt der nächste Eintrag. Er besagt, dass Christof Sagmaister auf 1 Schiff den Kramern „ihre Trichel vnnd Steigl", d. h. ihre Truhen und Steigen, flussaufwärts tranportierte.

In der 3. Periode verfrachtete 1620 Hanns Stubmer in die gleiche Richtung auch Kaufmanns Stockfässel und 1624 Georg Schmizl 1 kleine Spitzplätte mit Kaufleuten und ihren Stockfässeln. 1628 ging 1 Schiffel mit Marktsachen stromabwärts und 1629 1 Schiff mit Marktsachen u. a. 6 Schiffe, darunter 2 Dreierl, 1 Fünferin und 1 Spitzplätte hatten Marktsachen, auch Stockfässel oder Barschaft geladen und brachten sie herauf. Ebenfalls 2 Schiffe und 2 Schiffel Barschaft u. a.

In der 4. Periode sind 5/43 Marktschiffe und 1 Dreierl mit Kaufmannsgut verbucht. Dabei gingen die Schiffe, soweit eingetragen, nach Regensburg (3), zurück nach Regensburg (4), nach Linz (1), „heraus vom Linzer Markt mit Zwespen, Rupfen, Leinwand" (2), zurück nach Regensburg von Linz (13), vom Linzer Markt zurück nach Nürnberg (Geörg Stubmer, 1649) und im gleichen Jahr auch nach Würzburg (Mathes Wegenstos).

Für die Marktbelieferung durch Aschacher Schiffer sollen nun einige Marktzeiten von Orten an der Donau aufgeführt werden.

Freistädter Paulimarkt	20. 1. bis 30.1. (?)
Linzer Ostermarkt	28. 3. bis 12.4.
Regensburger Ostermesse	5. 4. bis 17.4.
Passauer Georgidult	17. 4. bis 30.4.
Wiener Pfingstmarkt	29. 4. bis 27.5.
Kremser Jakobimarkt	19. 7. bis 1.8.
Passauer Jakobidult	25. 7. bis 7.8.
Ybbser Laurenzimarkt	3. 8. bis 17.8.
Linzer Bartholomäimarkt	11. 8. bis 7.9.
Regensburger Emmeramsmesse	20. 9. bis 2.10.

56 In den großen Stockfässel genannten und versiegelten „Lederbeuteln" wurden namentlich zu den Marktzeiten die für den Handel benötigten Gelder aufbewahrt und transportiert.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Kremser Simeonimarkt	22.10. bis 4.11.
Wiener Katharinenmarkt	11.11. bis 9.12.

Hinsichtlich der zu entrichtenden Mautgebühren in Donaustauf ist anzumerken, dass Herzog Maximilian von Bayern 1609 eine Verdoppelung der meisten Mautgebühren verfügte, was ab dem dritten Vierteljahr sowohl für diese als auch die Zustände erfolgte. Die Bürger von Regensburg waren jedoch für eigene Waren von der Verdoppelung befreit. Ihre Frächter mussten dies allerdings durch entsprechende Bestätigungen nachweisen. Nach dem erzwungenen Abzug des schwedischen Feindes aus der Reichsstadt erging nochmals eine kurfürstliche Anordnung in gleicher Angelegenheit. Unter Hinweis auf den von der kurfürstlichen Regierung in Straubing erlassenen Befehl vom 26. September 1634 heißt es: „dass fortan von allen Waren, Viktualien und Pfenwerten (Pfennigwerten), welche nach Regensburg zu Wasser oder Land, nau- oder gegen geführt werden, nichts ausgenommen, die doppelte Maut durchgehend eingefordert und gebürender Maßen gerechnet werden solle".[57] Diese nun auch für die Regensburger Bürger geltende Zusatzbelastung wurde erst unter dem 19. Juli 1649 auf kaiserliche Anordnung rückgängig gemacht.[58]

Insbesondere aus der Reihe der Belieferungsorte, aber auch hinsichtlich der mit Gütern beladenen Schiffe (Gutschiffe) und der sogenannten Kaufmannsgüter soll nun noch einiges mitgeteilt werden.

Regensburg als der Hauptempfangsort und auch Linz sowie Nürnberg als Lieferziele wurden bereits mehrfach erwähnt. Dazu kam noch 1643 Ingolstadt, wohin Mathes Zeller Studentengüter brachte. Dazu ist anzumerken, dass Kurfürst Maximilian zur Förderung der in Ingolstadt eingerichteten Universität für künftige Interessenten am bayerischen „Staatsdienst" ein Studium in Ingolstadt vorgeschrieben hatte.

Auch nach Augsburg verfrachteten Aschacher Schiffer Waren, so Sebastian Sagmaister 1636 Wachs und Apothekerware und Mathes Zeller 1643 Zwetschgen.

1649 unternahm Hanns Wegenstoss sogar mit einem Dreierl und einer Ladung Spiegelglas eine Fahrt herauf nach Eger.

Übrigens muss noch beachtet werden, dass Kaufmannsware und Kaufmannsgut wechselweise für dieselbe Ware gebraucht wurden und dass als Gutfloß oder Gutschiff bezeichnete Fahrzeuge vor allem Güter zur Marktbeschickung oder zur Erfüllung abgeschlossener Handelsgeschäfte an Bord hatten.

Ein von Aschacher Schiffern gesteuertes Gutschiff steht in den Mautrechnungen der 1. Periode nur 1595 (Andre Sagmaister flussabwärts). In der 2. Periode waren es

57 Hschft. Do Nr. 341.
58 Ebd. Nr. 355, fol. 55 f.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

bereits 6 die Donau hinab und 16 herauf sowie 1 Schiffel nauwärts. In der 3. Periode gingen die Zahlen zurück auf 4 abwärts und 6 Schiffe aufwärts. In der 4. Periode stiegen die Fahrten mit Gutschiffen auf 18 herab und 58 hinauf, wozu noch 1 Schiff mit Gütern abwärts und 2 Schiffe mit solcher Ladung aufwärts kamen. Insgesamt lassen sich also 30/82 Gutschiffe und 1/0 Gutschiffel nachweisen.

In meinen Augen eine kleine Kostbarkeit ist die Mautrechnung von Stein für das 4. Vierteljahr 1648. Damals hatte der Kaiser seinem verbündeten Bayernherzog als Hilfe für den neuen Feldzug 386 000 fl (Gulden, aber zu 8 Schillingen = 240 Pfennigen gerechnet) versprochen und verpfändete ihm dafür das Mautamt Stain. Im Staatsarchiv Landshut stieß ich später auf diese *Mauttambts Raittung Stain in Österreich de Anno 1648*.[59] Als Mautamtsverwalter führte das Pfand vom 1.4. bis Ende 1648 Hannß Georg Froschmair.[60] Nur im letzten Quartal wurden die Flöße und Schiffe mit ihren Waren sowie den bezahlten Mautgebühren den Vorschriften entsprechend aufgeführt.

Auch Aschacher Schiffer entrichteten in diesem Zeitabschnitt Maut in Stein. Für Weinladungen samt Zubehör Simon Hofer am 6./7. Oktober für 4½ Dreiling, 1/6/12 (1 österreichischer Gulden 6 Schilling 12 Pfennige), dazu Weingeld 2 Schilling 12 Pfennig, und für 9½ Emer Brantwein 2 Schilling 16 Pfennig. Während der Marktzeiten vom Kremser Simeonimarkt (22.10.–4.11.) und dem Wiener Katharinamarkt (11.11.–9.12.) brachte er keine Ladung herauf. Anders Michael Zeller, der am 25. Oktober, 2. November, 3. November und 15. November offenbar die Märkte mit folgenden Gütern beschickte: 13 Dreiling Wein für Krems und 11½ Dreiling für Wien sowie das entsprechende Weingeld und außerdem noch für Krems 20 Tonnen Honig.

An handelsüblichen Waren hatten Simon Hofer am 1. Oktober 1 500 Schnecken und per 3 fl Eier, Wolf Sagmaister am 4. Oktober 61 Zentner Reifen, 92 Stück Leinwand und 58 Stück Rupfen sowie Michael Pöltl am 20. November, also für Wien, 368 Stück Leinwand und 179 Stück Rupfen geladen. Dazu verzollte Michael Zeller am 10. Oktober 4½ Zentner Zentnergut und 6 Stück Ellenmaße. Außerdem für den Kremser Markt am 23. Oktober 4 Zentner Zentnergut und am 29. Oktober 12 Stück Leinwand und 63 Stück Rupfen.

An Mautgebühren für alle Weinladungen mussten 17 Gulden 6 Schilling und 2 Pfennig, für die handelsüblichen Waren sogar 47 Gulden 6 Schilling und 18 Pfennig bezahlt werden. Vergegenwärtigt man sich, dass diese Mautsummen an den vier Orten Linz, Ybbs, Stein und Wien in gleicher Höhe zu entrichtet waren, dann ersieht man daraus, dass damals die Mauteinnahmen einen wesentlichen Anteil zur Staatsfinanzierung beitrugen.

59 Ursprünglich Staatsarchiv Landshut, Rep. 24 Nr. 396, neuerdings Abgabe des Staatsarchivs Landshut vom Januar 1979, Maximilianische Pfandschaften, Prov. Hofkammer.

60 Ebda. S. 1.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

6. Als Schiffsführer tätige Frauen

Neben der im Passauer Teil meiner Veröffentlichungen zu besprechenden Barbara Kurzin, die sich nach dem Tod ihres Mannes ab 1608 bis 1623 erheblich am Frachtverkehr insbesondere nach Regensburg und zurück nach Passau betätigte, haben wir auch ein Beispiel aus Aschach, nämlich Barbara Sagmaisterin, offenbar Steffan Sagmaisters Wittib,[61] die 1613 1 Gutschiff heraufführte und wenig später ein Schiff mit Wein herab brachte. Außer in den Jahren 1623, 1629 bis 1634 beteiligte sie sich immer sowohl an den Nau- als auch Gegenfahrten. Die stromaufwärts geladenen Waren befanden sich auf 24 Schiffen, 3 Dreierln, 1 Viererl, 2 Fünfern und 1 Sechserin. Die stromabwärts verfrachteten Waren lagen auf 17 Schiffen und 2 Schiffeln. Dazu ließ sie sowohl 1626 als auch 1627 je 1 Schiff mit Varnis heraufführen. Die dabei transportierten Güter waren abwärts Varnis, Hausvarnis, Mobilien, Barschaft, Wein, Met, Bier, Schieneisen, Blechfässel, Wachs, Tuch, Barchet, Leinwand, Kleider, Roßdecken, Kürschnerware, Flachs, Öl, Konfekt, Fischschmalz Spezerei und Kaufmannsware. Stromauf kamen nach Regensburg Gutschiffe, Kramerei, Varnis, allerlei Hausrat, eines Doktors Hausrat, Getreide, Osterwein, Blech, Pirstlagl, Nägel, Messing, Klingen, Sensen, Eisengschmeid, Schmelzdegel, wollenes Tuch, Leinwand, Kürschnerware, Gäselän (?) und Corduan, Nüsse, Zwetschgen, Zucker, Brot, Butterschmalz, Küchenspeise, Schmalz und Mehl.

Mehrfach fuhr sie im Geleit mit anderen Schiffen. Öfters ist vermerkt, dass die Donauauffahrt in Linz begann. Meist war sie mit Einzelschiffen unterwegs, einmal mit einer Sechserin. Sie müsste zumindest zeitweise einen eigenen Betrieb besessen haben und auch Schiffsmeisterin gewesen sein.

Die 1617 und 1618 2mal mit 3 Schiffen stromauf gefahrene Susanna Schmizlin hatte wohl nur ihren Mann unterstützt. 1623 bringt eine Catharina Gingerin aus Österreich 1 Schiff mit Hausrat durch die Donaustaufer Maut. 1625 wird eine Regina Peyrl mit 1 Schiff voll Varnis, 1627 dann noch einmal eine Christina Schmizlin erwähnt, die 1 Gutschiff herabbrachte. Diese drei Aschacher Frauen dürften jedoch keine Patente besessen haben.

7. Spitzenfrächter aus Aschach

Da die Fahrzeugführer bei einem erheblichen Teil der in den Donaustaufer Mautrechnungen verbuchten Floß- und Schiffsfahrten nur mit Nachnamen fest-

61 Siehe Hschft. Do Nr. 323, Mautrechnung Donaustauf von 1613, 2. Hälfte in der 36. und 1. Hälfte in der 37. Woche.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

gehalten sind und mehrere Mitglieder dieser Familien sich mit diesen geschäftlich betätigten, kann eine personenbezogene Zuweisung öfters nicht erfolgen. Deshalb wurde als bester Ausweg die Namenssippe gewählt, da diese stets der Ausgangspunkt von Familien gewesen war und in ihnen Verwandtschaftsverhältnisse bestanden oder noch bestehen.

Das Ergebnis der hinsichtlich Aschacher Spitzenfrächter erfolgten Durchsicht der Donaustaufer Mautrechnungen waren mit weitem Abstand 5 Sippenverbände, so die Wegenstoß (1627–1651), die Sagmaister (1595–1637), die Zeller (1613–1651), die Schmizl (1601–1637) und die Stubmer (1601–1649).

Der nun folgenden Aufschlüsselung muss aber vorausgeschickt werden, dass die unter Aschacher Schiffern ab dem Heimatsort stattgefundenen Frachtfahrten stromaufwärts bis Wien so gut wie gar nicht miteinbezogen werden konnten. Auch ist noch darauf hinzuweisen, dass die hinter den einzelnen Fahrzeugen in Klammern befindlichen Zahlen die Frachtmengen nachweisen.

Wegenstoß

Georg (1648–1651):	1,0 S (1), 0/5 S (5)
Hanns (1627–1651):	21/0 S (17¾), 0/151 S (113½), 0/5 Sl (3½), 0/1 RZ (½), 0/7 Deierl (5¼), 0/1 Fünferl (1)
Mathes (1643–1651):	13/0 S (13), 0/95 S (90), 0/2 Sl (2), 0/2 Dreierl (1)

Sa.: 35/0 S (31¾), 0/251 S (208½), 0/7 Sl (5½), 0/1 RZ (½), 0/9 Dreierl (6¼), 0/1 Fünferl (1)

Fahrtrichtung flussabwärts: 35 Fahrzeuge mit 31¾ Ladungen

Fahrtrichtung flussaufwärts: 269 Fahrzeuge mit 221¾ Ladungen.

Sagmaister

Sagmaister (ohne Vornamen) (1599–1608):	6/0 S (6), 0/2 S (2), 3/0 Sl (3)
Andre (1595–1616):	4/0 S (3½), 0/21 S (21), 2/0 Sl (2)
Barbara (Wittib v. Steffan(?)) 1613–1635:	10/0 S (7¾), 0/37 (25½), 1/0 Sl (¼), 0/1 Sl (¼), 0/1 Pltl (½), 0/3 Dreierl (3), 1/0 Fünferl (1), läßt herauffführen 0/2 S (2)
Caspar (1617):	0/1 S (1)
Catharina (1626):	0/1 S (½)
Cristof (1609–1616):	3/0 S (3), 0/12 S (10½), 2/0 Sl (2)
Christoph (1613–1626):	13/0 S (8¼), 0/19 S (11¾), 2/0 Pl (1½), 0/1 Pl (¼)
Hanns (1624–1632):	9/0 S (5¼), 0/20 S (13¼), 3/0 Sl (2), 0/1 Sl (1), 0/1 Pltl (¾)
Sebastian (1613–1637):	9/0 S (6), 0/34 S (30), 1/0 Sl (1), 0/1 Sl (1), 0/1 Pl (1), 0/6 Dreierl (5½), 0/5 Viererl (4)
Steffan (1613):	1/0 S (1), 0/2 S (2)

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Sa.: 55/0 (40¾), 0/149 (117½), 12/0 Sl (10¼), 0/2 Sl (1¼), 2/0 Pl (1½), 0/2 Pl (1¼), 0/2 Pltl (1¼), 0/9 Dreierl (8½), 0/5 Viererl (4), 1/0 Fünferl (1), läßt hinaufführen 0/2 S (2)
Fahrtrichtung flussabwärts: 70 Fahrzeuge mit 53 Ladungen
Fahrtrichtung flussaufwärts: 169 Fahrzeuge mit 133¾ Ladungen.

Zeller

Elias (1613):	1/0 S (1)
Elias 1644–1645):	0/3 S (3)
Mathes (1643–1651):	2/0 S (2), 0/20 S (19), 0/2 Dreierl (1)
Michael (1625–1651):	22/0 (16½), 0/114 (102), 0/6 Sl (4), 0/4 Pl (3), 0/1 RZ (½), 1/0 Dreierl (½), 0/2 Dreierl (¾), 0/2 Fünferl (2)
Niclas (1636):	0/2 S (2)
Wilhelm (1645):	0/4 S (2)

Sa.: 25/0 S (19½), 0/143 S (128), 0/6 Sl (4), 0/4 Pl (3), 0/1 RZ (½), 1/0 Dreierl (½), 0/4 Dreierl (1¾), 0/2 Fünferl (2)
Fahrtrichtung flussabwärts: 26 Fahrzeuge mit 20 Ladungen
Fahrtrichtung flussaufwärts: 160 Fahrzeuge mit 139¼ Ladungen.

Schmizl

Schmizl (ohne Vornamen) (1635):	0/1 S (1)
Collmann (1627):	0/1 S (1), 0/1 Sl (1)
Christina (1627):	2/0 S (2)
Christoph (1627):	0/1 S (1)
Georg (1617-1626):	25/0 S (17), 0/47 S (26¼), 1/0 Sl (1), 0/3 Sl (2½), 0/1 kleine Spitzplätte (1), 1/0 Pltl (1), 0/1 Dreierl (1)
Hanns (1601–1604):	0/2 S (2)
Hanns 1616):	0/4 S (4), 0/1 Pltl (1)
Hanns (1634):	0/2 S (2)
Sallomon (1636):	0/1 Dreierl (1)
Sigmundt (1620–1631):	2/0 S (1½), 0/10 S (7½), 1/0 Sl (1), 0/2 Sl (1½), 1/0 Pl (1), 0/1 Pl (½)
Simon (1625-1637):	6/0 S (3), 0/47 S (39¼), 1/0 Sl (1), 0/2 Sl (2), 1/0 Pl (1), 1/0 Viererl (1), 0/1 Fünferl (1)
Susana (1617-1620):	2/0 S (1), 0/5 S (3¾)

Sa.: 37/0 S (24½), 0/120 S (87¾), 3/0 Sl (3), 0/8 Sl (6¾), 2/0 Pl (2), 0/1 Pl (½), 0/1 kleine Spitzplätte (1), 1/0 Viererl (1), 0/1 Fünferl (1)
Fahrtrichtung flussabwärts: 44 Fahrzeuge mit 31½ Ladungen

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Fahrtrichtung flussaufwärts: 132 Fahrzeuge mit 97¾ Ladungen.

Stubmer	
Stubmer (ohne Vornamen)	1/0 S (1)
Georg (1620–1649):	17/0 S (11½), 0/97 S (80¼), 3/0 Sl (1¾), 0/7 Sl (6½), 0/2 Pl (2), 0/1 Spitzplätte (1), 0/2 RZ (1¼), 0/6 Dreierl (4), 0/1 Fünferl (1)
Hanns (1602):	0/1 S (1)
Hanns (1620):	3/0 S (2)

Sa.: 21/0 S (14½), 0/98 S (83¼), 3/0 Sl (1¼), 0/7 Sl (6½), 0/2 Pl (2), 0/1 Spitzplättel (1), 0/2 RZ (1¼), 0/6 Dreierl (4), 0/1 Fünferl (1)
Fahrtrichtung flussabwärts: 24 Fahrzeuge mit 15¾ Ladungen
Fahrtrichtung flussaufwärts: 117 Fahrzeuge mit 100¼ Ladungen.

Damit führen die 3 Sippenangehörigen der Wegenstoß mit 304 Schiffsbewegungen und einer Gesamtfracht von 253½ Ladungen. Es folgen die 10 Sippenangehörigen der Sagmaister mit 239 Schiffsbewegungen und einer Gesamtfracht von 186¾ Ladungen. Als Nächste kommen die 6 Zeller mit 186 Schiffsbewegungen und einer Gesamtfracht von 159¼ Ladungen vor den 11 Sippenangehörigen der Schmizl mit 176 Schiffsbewegungen und einer Gesamtfracht von 130¼ Ladungen und danach die 3 Stubmer mit 141 Schiffsbewegungen und einer Gesamtfracht von 116 Ladungen.

Insgesamt fuhren 199 Schiffe donauabwärts und 847 donauaufwärts, wobei 153 Gesamtfrachten die Donau hinab und 692¾ die Donau herauf kamen. Alles in allem wurden 1 046 Schiffsbewegungen ausgeführt.

Auch bei den Tätigkeiten der Frächter schneidet Hanns Wegenstoß mit 186 Schiffsbewegungen und 141½ Ladungen am Besten ab. Ihm folgt Michael Zeller mit 152 Schiffsbewegungen und 129¼ Ladungen vor Georg Stubmer, der 136 Schiffsbewegungen mit 109¼ Ladungen erledigte. Den Schluß bilden Georg Schmizl mit 79 Schiffsbewegungen und 48¾ Ladungen sowie Sebastian Sagmaister mit nur 57 Schiffsbewegungen aber 48½ Ladungen.

8. Zusammenfassung

Aus dem Markt Aschach, der damals eine „Privatmaut" besaß, beteiligten sich 71 Männer und 5 Frauen, von denen die Witwe Barbara Sagmaisterin Schiffsmeisterin gewesen sein dürfte, denn sie beförderte von 1609 bis 1635 auf eigenen Schiffen Frachten. Sie erledigte dies auf 54 Fahrten, die öfters in Linz begannen und wo deshalb dort auch die betreffenden Ladungen von ihr übernommen

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

wurden. 11 Transporte erfolgten flussabwärts, 43 flussaufwärts. Zwei weitere Unternehmungen wurden von ihr ebenfalls veranlasst.

Insgesamt legten Aschacher Schiffer mit 266 Wasserfahrzeugen donauabwärts und 997 donauaufwärts 242 bzw. 912 Fahrten zurück. Auf und mit diesen transportierten sie 161 volle Ladungen in Richtung Österreich und dabei öfters auch zu den Linzer Märkten, und 830¼ überwiegend nach Regensburg.

Überprüft man die Werte der 4. Periode (1634–1651) so fällt im Gegensatz zu allen bisher ausgewerteten Orten die hohe Zahl insbesondere der stromaufwärts gerichteten Fahrten und der dabei benutzten Fahrzeuge auf. Sie rührt vor allem daher, dass in den Jahren 1634–1638, also nach der Befreiung der Reichsstadt Regensburg von der schwedischen Soldateska, 83 Schiffe mit Getreide, 1 Schiff mit Weizen und 5 Schiffe mit Hafer heraufgebracht wurden, von denen 23 nach Regensburg, ½ Ladung nach Stadtamhof, 1 Schiff nach Kelheim, 28 Schiffe und ½ Ladung in die Veste Ingolstadt, 1 Schiff nach Rain, 18 Schiffe nach Donauwörth, 4 Schiffe nach Lauingen sowie 7 nach Ulm bestimmt waren.

Während noch im Zeitraum 1607–1620 Ulmer Flößer und Schiffer große Mengen von Golschen flussabwärts und auch bis Wien brachten, lieferten ab etwa 1620 oberösterreichische Frächter aus dem Raum Aschach/Ottensheim zunehmend Leinwand, Zwilch, Rupfen, Garn und Kleider stromaufwärts. Bereits in der 3. Periode waren es 54 Fahrzeuge in größeren Schiffen und in der 4. Periode – verstärkt ab 1643 wieder aufgenommen – sogar 85 Fahrzeuge und davon 82 größere Schiffe. Soweit der Empfangsort angegeben wurde, gingen nach Stadtamhof 5 Schiffe mit Halskleidern, Rupfen und Leinwand sowie dreimal mit Leinwand, 16 Schiffe mit Leinwand (3), Rupfen (1), Rupfen und Leinwand (10), Zwilch und Leinwand (1) sowie einmal auch Handschuhen nach Regensburg sowie 7 Schiffs- und Schiffelfrachten nach Nürnberg, und zwar 3 Ladungen Leinwand, 1 mit Leinwand, Zwilch und Rupfen, 1 mit Leinwand, Rupfen und Zwirn, 1 mit Leinwand und Rupfen sowie 2 auf 1 Schiff und 1 Schiffel mit Rupfen und Leinwand. Die für Nürnberg bestimmte Ware dürfte in Regensburg auf Fuhrwerke umgeladen worden sein, da es noch Jahrhunderte lang keine schiffbare Wasserverbindung von und nach dieser Stadt zur Donau gab.

Nach diesen wichtigsten Handelsgütern, an deren Vertrieb wohl auch Aschacher Schiffsmeister beteiligt gewesen waren, kommt noch eine Dienstleistung, an der die Aschacher Schiffer stark mitwirkten, nämlich die Hausrat-, Personen- und Varnisbeförderung. Während in der 3., also noch feindfreien Periode (1619–1632) 16½ Ladungen abwärts und 82¼ Ladungen stromaufwärts gebracht wurden, lauten die Zahlen für die 4. Periode nur 10 herab und 10½ herauf. Auch in dieser erheblichen Absenkung zeigen sich die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges.

Bewertet man nun noch die Beschaffenheit der verwendeten Wasserfahrzeuge, von denen neben 243 Schiffen und 1 Floß donauabwärts und 915 Schiffen stromauf

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

im Einsatz waren, auch die kleinen Transportmodelle (22 abwärts und 83 aufwärts), so spricht alles dafür, dass die Aschacher Frachtführer sowohl weitgehend in Linz, aber auch in Regensburg Fracht übernahmen, die von den dortigen Schiffsmeistern zu einem vorgegebenen Termin nicht besorgt werden konnten, weil sich diese damals namentlich mit Ladungen für Schiffszüge (Hohenauen) beschäftigten. Hatten doch die Aschacher Besatzungen anstatt der 266 möglichen Volllasten flussab und 997 flussauf nur 161 bzw. 830¼ an Bord.

Wie eine Untersuchung der Spitzenfrächter ergab, die aus den Sippen der Wegenstoss, Sagmaister, Zeller, Schmizl und Stubmer bestanden, verfrachteten diese in dem hier näher betrachteten Zeitraum mit 199 Fahrzeugen donauabwärts und 847 donauaufwärts 153 bzw. 692¾ volle Ladungen. Da jedoch die gesamte aus Aschach erbrachte Leistung aus dem Einsatz von 266/997 Fahrzeugen und 161/830¼ Ladungen bestand, hatten alle anderen Frachtführer nur mit 67 bzw. 150 Fahrzeugen 8 bzw. 147½ Volllasten transportieren können.

Aus der Reihe der Spitzenfrächter sind noch als besonders erfolgreich herauszustellen: Hanns Wegenstoss (1621–1651) mit einem Volllast-Verhältnis von 17¾ zu 123¾, Michael Zeller (1625–1651) mit 17 zu 112¼, Gorg Stubmer 1620–1649) mit 13¼ zu 95 und Mathes Wegenstoss (1643–1651) mit 13 zu 93. Auch hier muss noch einmal darauf verwiesen werden, dass nach den Donaustaufer Mautbüchern nichts über die von Aschach aus in Richtung Wien besorgten Geschäfte ausgesagt werden kann.

Was die Dauer der Tätigkeit im Wasserfrachtgewerbe anbelangt, so lässt sich entnehmen, dass beispielsweise Hanns Wegenstoss 30 Jahre, Georg Stubmer 29 Jahre und Michael Zeller 26 Jahre diesem Beruf nachging. Dabei ist das Jahr 1651 nur das letzte aus dem hier betrachteten Zeitraum und es ist anzunehmen, dass es bei dem einen oder anderen dieser Frachtführer nicht das letzte Arbeitsjahr sein wird. Dies aber müsste in einer neuen Untersuchung über die Regierungszeit von Kurfürst Ferdinand Maria (1651–1679) besorgt werden.

Die Namen der Aschacher Schiffstransporteure und die Zeiten ihrer Tätigkeit in diesem Beruf wurden aus den Donaustaufer Mautrechnungen entnommen und in Tabelle 3 zusammengestellt.

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Tabelle 1a:
Die Schiffsfahrten unter Aschacher Führung

Ortschaft	Zeitabschnitt	Frächterzahl Männer/Frauen	Zahl der Fahrten nauwärts/gegenwärts	Zahl der Fahrzeuge nauwärts/gegenwärts
Aschach				
	1. Periode		2 / 1	4 / 4
	2. Periode		23 / 76	24 / 78
	3. Periode		135 / 370	138 / 408
	4. Periode		82 / 465	100 / 507
Sa.:		71/5	242 / 912	266 / 997
	(Zahl der Ladungen: 161/830¼)			

Tabelle 1b:
Die Wasserfahrzeuge aus Aschach

Ortschaft	Zeitabschnitt	Fl	Flsl	S	Sl	Pl	Pltl	RZ	Dreierl	Viererl	Fünferl
Aschach											
	1. Per.	-	-	4/4	-	-	-	-	-	-	-
	2. Per.	1	-	17/74	5/1	-	1/3	-	-	-	-
	3. Per.	-	1	118/ 332¼	12/ 34	3/8	1/3*	1/5	0/16	0/4	1/5
	4. Per.	-	-	95/ 481	1/3	3/2	0/1	0/1	1/16	0/2	0/2
Sa.:		1	1	234/ 891¼	18/ 38	6/ 10	2/6	1/6	1/32	0/6	1/7
							*dazu 1/1 Spitz-	plätte u. 1/0 kleine	Spitz-plätte		

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Tabelle 2: Schiffs- und Floßbewegungen auf der Donau von 1583 bis 1651

	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.		
1583	177	115	120	200	12	9	4	189	244	204	637	7 Wochen
1584	172	162	113	228	9	12	19	181	287	247	715	2 Wochen
1586	119	92	105	257	24	18	9	143	215	266	624	14 Wochen
1587	133	81	133	282	26	42	4	159	256	286	701	12 Wochen
1588	135	61	91	203	25	26	12	160	178	215	553	4 Wochen
1589	100	34	100	171	29	26	13	129	160	184	473	12 Wochen
1590	79	42	106	341	26	53	9	105	201	350	656	8 Wochen
1591	83	60	95	311	16	19	9	99	174	320	593	11 Wochen
1592	127	6	95	267	21	20	9	148	171	276	595	7 Wochen
1593	173	37	218	289	40	13	13	213	268	302	783	6 Wochen
1595	125	25	122	201	37	23	33	162	170	234	566	14 Wochen
1596	169	12	109	319	34	21	14	203	142	333	678	4 Wochen
1597	147	14	125	291	47	15	26	194	154	317	665	6 Wochen
Sa.:	1739	791	1522	3360	346	297	174	2085	2610	3534	8229	107 Wochen
1598	173	14	177	291	48	20	12	221	211	303	735	10 Wochen
1599	186	13	172	261	75	4	3	261	189	264	714	9 Wochen
1601	305	12	220	252	48	7	23	353	239	275	867	9 Wochen
1602	314	25	266	333	46	9	29	360	300	362	1022	0 Wochen
1604	267	12	343	237	59	21	34	326	376	271	973	4 Wochen
1607	319	4	196	242	83	19	60	402	219	302	923	0 Wochen
1608	262	1	200	269	80	11	51	342	212	320	874	10 Wochen
1609	253	4	116	228	78	15	62	331	135	290	756	2 Wochen
1610	232	5	186	199	72	15	39	304	206	238	748	2 Wochen
1611	273	1	183	192	97	25	74	370	209	266	845	4 Wochen
1612	253	2	170	283	86	22	52	339	194	335	868	10 Wochen
1613	254	2	222	291	85	35	51	339	259	342	940	2 Wochen
1616	205	6	142	225	112	15	86	317	163	311	791	6 Wochen
1617	230	10	155	231	86	27	75	316	192	306	814	0 Wochen
1618	249	5	131	205	72	26	69	321	162	274	757	10 Wochen
Sa.:	3775	116	2879	3739	1127	271	720	4902	3266	4459	12627	78 Wochen
1619	301	6	100	221	55	18	79	356	124	300	780	5 Wochen
1620	320	6	78	214	93	7	84	413	91	298	802	9 Wochen
1621	284	8	58	170	126	21	118	410	87	288	785	6 Wochen
1622	187	1	49	217	95	13	150	282	63	367	712	11 Wochen
1623	180	1	60	182	122	14	111	302	75	293	670	12 Wochen

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

1624	209	7	84	212	269	26	352	478	117	564	1159	11 Wochen
1625	212	8	74	215	146	18	126	358	100	341	799	3 Wochen
1626	155	11	73	312	126	12	137	281	96	449	826	3 Wochen
1627	195	10	72	432	157	51	191	352	133	623	1108	5 Wochen
1628	184	4	82	422	232	45	244	416	131	666	1213	2 Wochen
1629	188	3	76	311	131	15	244	319	94	555	968	4 Wochen
1630	204	3	30	177	103	19	227	307	52	404	763	5 Wochen
1631	206	4	60	69	114	22	165	320	86	234	640	6 Wochen
1632	100	0	59	190	98	0	275	198	59	465	722	6 Wochen
Sa.:	2925	72	956	3344	1867	2822	503	4792	1310	5847	11949	88 Wochen
1634	10	0	0	174	26	0	125	36	0	219	285	36 Wochen
1635	55	3	15	548	134	9	187	189	27	735	951	11 Wochen
1636	56	6	8	662	123	23	85	179	37	747	963	6 Wochen
1637	58	3	12	196	53	25	22	111	40	218	369	12 Wochen
1638	31	5	10	36	27	16	13	58	31	49	138	12 Wochen
1639	45	6	27	21	11	9	3	56	42	24	122	8 Wochen
1640	43	0	12	38	9	5	19	52	17	57	126	8 Wochen
1641	51	1	12	52	8	4	12	59	17	64	140	18 Wochen
1643	34	1	42	76	126	27	67	160	70	143	373	11 Wochen
1644	54	0	30	53	99	14	77	153	44	130	327	4 Wochen
1645	34	1	28	39	39	10	64	73	39	103	215	15 Wochen
1646	39	0	26	37	29	15	65	68	41	102	211	9 Wochen
1647	31	0	26	29	36	5	59	67	31	88	186	8 Wochen
1648	71	1	12	55	94	1	49	165	14	104	283	12 Wochen
(Sa.:	612	27	261	2016	814	163	847	1426	451	2863	4740	170 Wo.)
1649	160	3	24	75	222	11	73	382	38	148	568	10 Wochen
1650	96	0	32	109	97	20	72	193	52	181	426	5 Wochen
1651	98	7	23	99	79	16	49	177	46	148	371	4 Wochen
Sa.:	966	37	340	2299	1212	210	1041	2178	587	3340	6105	189 Wochen
Sa. gesamt												482 Wo.
	9405	1016	5696½	12742	4552	1059½		4438	14040	7770½	16968	38700 ½

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

Tabelle 3:
Die im oberösterreichischen Markt Aschach beheimateten Schiffer

Nachname	Vorname	Herkunft	Erste Erwähnung	letzte Erwähnung	erste Erwähnung	letzte Erwähnung
Antlanger						
	Hanns	Aschach	1626	1641		
	Sebastian	Aschach	1635			
Castner						
	Sigmundt	Aschach	1622			
	Simon	Aschach	1619			
Göttinger	Michael	Aschach	1638			
Hacker	Hanns	Aschach	1624			
Haider	Simon	Aschach	1638			
Haller	Michael	Aschach	1630			
Heigl	Gregory	Aschach	1630			
Heindl		Aschach	1601			
Hofer	Simon	Aschach	1635	1636	1651	
Hueber	Simon	Aschach	1635			
Keller	Hanns	Aschach	1602			
Kellner	Sebastian	Achach	1621			
Khaltenberger	Mathes	Aschach	1636			
Koppmiller	Sigmundt	Aschach	1593			
Moser	Georg	Aschach	1634			
Ott	Mathias	Aschach	1624			
Pannholzer						
	Adam	Aschach	1650			
	Mathias	Aschach	1649	1650		
Pei(sch)ßl						
	Marthin	Aschach	1616	1620		
	Matheus	Aschach	1619	1630		
Peißlin	Regina	Aschach	1625			
Peyerl	Mathes	Aschach	1619			
Pieringer						
	Georg	Aschach	1635			

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

	Mathes	Aschach	1650			
Pletl	Michael	Aschach	1635			
Polt	Michael	Aschach	1635			
Redtläckher	Steffan	Aschach	1620			
Reisl	Hanns	Aschach	1620			
Rieringer	Jacob	Aschach	1641			
Sagmaister			1599	1608		
	Andre	Aschach	1595	1616		
	Caspar	Aschach	1617			
	Cristof	Aschach	1609	1616		
	Christoph	Aschach	1607	1626		
	Hanns	Aschach	1624	1632		
	Sebastian	Aschach	1613	1637		
	Steffan	Aschach	1613			
Sagmaisterin	Barbara	Aschach	1613	1635		
(Steffan Sag.	Wittib (?))	Aschach	1613			
Sagmaister	Catharina	Aschach	1626			
Sagman		Aschach	1601			
Schenckh	Simon	Aschach	1629			
Schmizl			1635			
	Collmann	Aschach	1627			
	Georg	Aschach	1617	1626		
	Hanns	Aschach	1601	1604	1616	
			1634			
	Sallomon	Aschach	1636			
	Sigmundt	Aschach	1620	1631		
	Simon	Aschach	1625	1637		
Schmizlin	Christina	Aschach	1627			
	Susanna	Aschach	1617	1620		
Schwab	Michael	Aschach	1627			
Stubmer						
	Georg	Aschach	1620	1649		
	Hanns	Aschach	1602		1620	
Sturmb	Georg	Aschach	1628		1645	
Tillerer	Hanns	Aschach	1604			
Wegenstoß						

©Oberösterreichischer Musealverein - Gesellschaft für Landeskunde; download unter www.biologiezentrum.at

	Georg	Aschach	1648	1651		
	Hanns	Aschach	1627	1651		
	Mathes	Aschach	1643	1651		
Wief	Bartholome	Aschach	1627			
Winberger	Georg	Aschach	1635	1636		
Zagler	Paulus	Aschach	1635			
Zeller						
	Elias	Aschach	1613		1644	1645
	Mathes	Aschach	1643	1651		
	Michael	Aschach	1625	1651		
	Niclas	Aschach	1636			
	Wilhelm	Aschach	1645			
Zieglmair	Hannß	Aschach	1636			

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines

Jahr/Year: 2014

Band/Volume: 159

Autor(en)/Author(s): Vangerow Hans-Heinrich

Artikel/Article: Handel und Wandel auf der Donau von Ulm bis Wien 235-276