

Die Chronik des Anton Vetter aus Steinschönau Nr. 127

Glastransportwesen in Nordböhmen

Von Kurt Pittrof, Meerbusch¹⁾

(Eingegangen am 28. Oktober 1985)

Während die Literatur über die Erzeugung und die Veredelung des Glases sowie des Handels mit ihm recht umfangreich ist, wurde bisher das Glastransportwesen vernachlässigt. Diesem Dienstleistungsbereich kommt aber angesichts der schwierigen Wege- und Straßenverhältnisse der Vergangenheit eine erhebliche Bedeutung zu. Für Böhmen gilt dies in besonderer Weise, da seine Glasproduktion ganz überwiegend exportiert wurde. Der vorliegende Beitrag widmet sich einer Chronik, die Anton Vetter (1836 bis 1912) als Angehöriger der vierten Generation einer Fuhrun-

ternehmerfamilie aus Steinschönau in Nordböhmen verfaßt hat. Sie gewährt Einblick in einen Dienstleistungsbereich, der im 18. und 19. Jahrhundert bis zum Beginn des Eisenbahnwesens unter z. T. abenteuerlichen Bedingungen den Transport des veredelten Glases in die europäischen Importländer böhmischen Glases besorgte. Das Vetttersche Fuhrunternehmen bediente vor allem die Strecke Prag–Triest, von wo aus der Weitertransport per Schiff in die Länder des östlichen Mittelmeers erfolgte.

Chronicle by Anton Vetter from Steinschönau no. 127

Glass transport in northern Bohemia

While the literature on the production and finishing of glass as well as on its trade is quite comprehensive the transport of glass has been neglected up to now. Because of the difficult conditions of roadways in the past this field of service is yet of great importance. This is especially true for Bohemia as her glass production was mainly exported. The submitted contribution deals with a chronicle drawn up by Anton Vetter (1836 to 1912), a member of a family owning a firm of carriers in the fourth generation at Steinschönau

in northern Bohemia. It gives insight into a line that – under partly adventurous conditions – carried on the transport of finished glass to the European import countries in the 18. and 19. centuries up to the beginning of the railways. The firm of the family Vetter served mainly the distance Prague–Trieste, from where the further transport by ship to the countries of eastern Mediterranean ensued.

La chronique d'Anton Vetter originaire de Steinschönau N° 127

Le transport du verre en Bohême du Nord

La fabrication et le travail artistique du verre, ainsi que le commerce des produits verriers ont fait l'objet de très nombreux articles, contrairement au transport qui, lui, a été négligé jusqu'à présent. Celui-ci revêt pourtant une grande importance si l'on considère les difficultés pour circuler sur les routes ou les chemins de passé, ce qui est particulièrement vrai pour la Bohême dont la production entière était exportée. La présente contribution est consacrée à une chronique rédigée par Anton Vetter (1836 à 1912) qui représente la quatrième génération d'une famille de transporteurs originaires de Steinschönau en Bohême du Nord. Elle donne un aperçu des conditions souvent précaires dans lesquelles était effectué le transport des produits artistiques dans les pays européens importateurs de verre de Bohême aux 18e et 19e siècles jusqu'au début des chemins de fer. L'entreprise familiale assurait avant tout la liaison Prague–Trieste d'où étaient ensuite acheminés par bateau les produits dans les pays de la Méditerranée orientale.

teurs originaires de Steinschönau en Bohême du Nord. Elle donne un aperçu des conditions souvent précaires dans lesquelles était effectué le transport des produits artistiques dans les pays européens importateurs de verre de Bohême aux 18e et 19e siècles jusqu'au début des chemins de fer. L'entreprise familiale assurait avant tout la liaison Prague–Trieste d'où étaient ensuite acheminés par bateau les produits dans les pays de la Méditerranée orientale.

In Schallers „Topographie des Königreiches Böhmen“ [1] aus dem Jahre 1787 heißt es sinngemäß, daß die Einwohner Steinschönaus in drei Klassen eingeteilt werden: Die erste Klasse sind die Kaufleute, die das dort fabrizierte Glas abnehmen und nach auswärtigen Ländern exportieren. Die zweite Klasse sind die Glasarbeiter, die das Glas auf die vortrefflichste Weise veredeln. Und die dritte Klasse sind die Fuhrleute, die die Glaswaren in weit entfernte Gegenden verfrachten.

1. Glastransportwesen und Glasexport Böhmens

Schaller rückte damit einen Dienstleistungszweig in das Bewußtsein, dessen Bedeutung nur dann gewürdigt werden kann, wenn man die ihm damals gestellte Aufgabe bedenkt: In jener Zeit produzierten die 66 Glashütten Böhmens in abgelegenen Wäldern, waren auch die nordböhmischen Glasveredelungsgebiete verkehrsmäßig kaum erschlossen und befanden sich die vorhandenen Wege und Straßen in Böhmen – und nicht nur in Böhmen – in denkbar schlechter Verfassung, ganz zu schweigen von den Unsicherheiten durch das Räuberunwesen und den Erschwernissen durch Mauten und Zölle. Andererseits hatte der Handel mit Glas im 18. Jahrhundert bekanntlich weltweite Dimensionen angenommen. Unter solchen Bedingungen war der Transport des Rohglases aus den Hüttengebieten der

¹⁾ Der Autor hat freundlicherweise Ende 1984 die in der Chronik von A. Vetter enthaltene ausführliche Darstellung über den Transport von böhmischem Glas der Deutschen Glastechnischen Gesellschaft (DGG), Frankfurt (Main), bekanntgemacht und – dem Anliegen der DGG entsprechend – diesen interessanten Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Glases zu dem vorliegenden Bericht zusammengefaßt.

Böhmisch-Mährischen Höhe, dem Flußgebiet der Sasau und aus dem Böhmerwald nach den Veredelungszentren Nordböhmens ebenso beschwerlich wie riskant. Nahezu abenteuerlich aber war die Ausfuhr des veredelten Glases in alle Windrichtungen mit so fernen Endpunkten wie St. Petersburg, Moskau, Istanbul, Smyrna, Kairo und nach Zielländern wie Deutschland, Italien, Holland, Frankreich, England und insbesondere der Iberischen Halbinsel, wo der größte Teil der Niederlassungen der etwa 100 böhmischen Glashandelsgesellschaften lag [2, S. 396–400]. Während der napoleonischen Kriege und der Kontinentalsperre brach der Export von Glaswaren dorthin fast vollständig zusammen, die spanischen Niederlassungen lösten sich wegen der Kriegsverhältnisse und des Warenmangels weitgehend auf, und ein unter waghalsigen Umständen geglückter Versuch, statt über das blockierte Hamburg nun über Triest zwei Schiffsladungen mit Glas nach dem südspanischen Hafen Cadix zu bringen, wurde nicht wiederholt [3]. Erst nach den napoleonischen Kriegen besserten sich die Produktions- und auch Exportbedingungen wieder, letztere vor allem durch den Vertrag zwischen Österreich und mittel- und norddeutschen Staaten, der am 1. März 1822 in Kraft trat und nach mehr als einem Jahrhundert die Schifffahrt auf der Elbe auch durch das sächsische Königreich unbeschränkt zuließ [1, S. 71]. Die Transportverhältnisse besserten sich allmählich auch durch den Ausbau der Straßen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und sodann der neuen Eisenbahnen; allerdings wurden die Hauptorte des nordböhmischen Glasgebietes, Haida und Steinschönau, erst 1869 und 1886 an das Eisenbahnnetz angeschlossen, so daß die Glastransporte streckenweise noch immer auf die Fuhrgeschäfte angewiesen blieben.

Welche rasch ansteigenden Transportkapazitäten vom Glasfuhrwesen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bereitgestellt werden mußten, geht aus den Exportzahlen jener Zeit hervor. Während zur Zeit der Kontinentalsperre aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiet nur 8 209 Meterzentner²⁾ an Glas und Glaswaren exportiert wurden, stieg die Ausfuhr im Jahre 1825 bereits auf 23 780, zwischen 1831 und 1840 im Jahresdurchschnitt auf 50 834 und zwischen 1841 und 1850 im Jahresdurchschnitt auf 68 741 Meterzentner. Im Jahre 1850 wurden 87 773 und zehn Jahre später bereits 105 266 Meterzentner Glas und Glaswaren aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiet exportiert [4 bis 6]. Böhmen hatte an dieser Ausfuhr den bei weitem größten Anteil, z. B. 1841 4/5 bei Hohl- und Tafelglas und 9/10 bei dem lukrativeren geschliffenen Glas [7]. Es liegt auf der Hand, daß Verpackung und Transport dieses fragilsten aller Warengüter ein besonderes Maß an Sachkenntnis, Sorgfalt und Zuverlässigkeit verlangten.

²⁾ „Meterzentner“ ist die in den „Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie“ [7] verwendete Gewichtsbezeichnung und bedeutet Doppelzentner, also 100 kg bzw. 0,1 t.

2. Glastransportwesen in der Literatur

Doch hat sich nicht nur die böhmische Wirtschaftsgeschichte erstaunlich wenig des Transportwesens, zumal des Glastransportwesens, angenommen. Läßt man so entlegene und das Fuhrwesen nur allgemein behandelnde Beiträge wie die von Brauns [8 und 9] außer Betracht, so beschäftigen sich speziell mit Glastransporten Reuter [10] und neuerdings W. O. Keller [11] und Stupperich [12]. Sie alle bestätigen, daß Glastransporte am Anfang durch Kraxen- oder Reffträger, die sich im Schwarzwald zu ganzen Glasträgerkompagnien zusammenschlossen [13], betrieben wurden. Später traten die Schubkarre und einachsige Pferde- und Ochsenkarren hinzu, bis schließlich der Transport durch schwere zweiachsige Fuhrwerke besorgt wurde, die durch Vorspannen von bis zu zehn Pferden hundert und mehr Zentner befördern konnten.

Was nun Böhmen im besonderen betrifft, so sind die Berichte aufschlußreich, die Blau [14] an Hand eines von ihm veröffentlichten Briefwechsels über den Handel mit böhmerwälderischen Glasperlen nach Regensburg und Nürnberg zu Beginn des 17. Jahrhunderts verfaßt hat. Er informiert auch darüber, daß schon damals die Transporte von den Fuhrleuten aus Holletitz bei Neuern bestritten wurden und daß diese noch bis in das Eisenbahnzeitalter als überaus verlässlich galten und den besten Ruf genossen [15]. Im übrigen gibt es auch für Böhmen nur sporadische Nachrichten; selbst ein für Böhmens Glaserzeugung und Glashandel noch immer so ergiebiges Quellenwerk wie das von Schebek [2] macht keine Ausnahme von der etwas stiefmütterlichen Behandlung dieses Themas. Mittelbar erhält man Kenntnis von den Schwierigkeiten, mit denen damals Händler und Spediteure zu kämpfen hatten, aus seinem Kapitel „Denkschriften und Berichte“. Dieses gewährt einen größeren Raum der Weigerung des sächsischen Kurfürsten, die Glastransporte per Schiff auf der Elbe durch sein Territorium passieren zu lassen, so daß die für Hamburg und den Weitertransport zur See bestimmten Kisten mit Glas von den böhmischen Elbschiffen auf sächsische Fuhrwerke umgeladen werden mußten. [2, S. 155–179]; erst der schon genannte Vertrag von 1822 sicherte die ungehinderte Benutzung der Elbe. Im übrigen widmet Schebek dem Glasfuhrwesen eine Fußnote, in der er auf die Bedeutung des Vetterischen Fuhrunternehmens hinweist; es habe in seinen besten Zeiten 50 Pferde unterhalten, durchweg starke Hengste, „und aus einer gewissen Vorliebe meist Schecken, wodurch sich das Vetterische Gespann auf der Heerstraße gleich kenntlich machte“ [2, S. 123].

3. Chronik

Damit nennt Schebek ein Unternehmen, dem in der Reihe derjenigen, die die größte Glasverede-

lungsregion nicht nur in der österreichisch-ungarischen Monarchie, sondern nach dem Niedergang Muranos in der Welt überhaupt mit den Importländern von böhmischem Glas verband, eine hervorragende Bedeutung zukam. Das gilt insbesondere für den Landtransport nach Triest als dem österreichischen Seehafen, über den der ausgedehnte Levantehandel abgewickelt wurde. Es ist daher ein glücklicher Umstand, daß über eine Chronik berichtet werden kann, die ein Angehöriger der vierten Generation der Vettterschen Fuhrunternehmerfamilie, Anton Vetter (1836 bis 1912), in seinem 76. Lebensjahr verfaßt hat. Sie gehört zu dem spärlichen Quellenmaterial, das nach dem Krieg in den Westen gelangt ist und das Bild von jenem wichtigen Dienstleistungszweig vervollständigt³⁾.

Dieser Bericht verdankt seine Entstehung der verbreiteten Gepflogenheit unter den oft weitgereisten Männern der Glasbranche, über das eigene Leben eine Art Rechenschaftsbericht zu erstatten. Schebek veröffentlichte mehrere dieser autobiografischen Schriften, von denen einige einen recht plastischen Eindruck von den Lebens- und Geschäftsverhältnissen jener Zeit und Region geben [2, S. 61, 65, 68, 71]. Diese Feststellung gilt auch für die Chronik des Anton Vetter. Der Verfasser konnte sich dabei auf seinen Urgroßvater Christian Vetter (1719 bis 1787) aus Niedersteinschönau Nr. 125 stützen, der in einem „Gedenkbuch“ Begebenheiten aus der Ortsgeschichte aus den Jahren 1763 bis 1787 schilderte.

Dieser Urgroßvater war Besitzer eines Bauerngutes und gehörte zu den Beteiligten eines „Kompagniefuhrwerks“, dem noch acht andere „unternehmungslustige, mit Umsicht und Scharfsinn begabte Männer“ beigetreten waren. Sie alle waren Steinschönauer Bauern, die an Wochentagen nach dem Frühgottesdienst, an Sonn- und Feiertagen nach dem Nachmittagsgottesdienst zusammenkamen, um über den Einsatz ihrer Fuhrwerke je nach Umfang und Bestimmungsort der Glastransporte zu beraten oder nach der Rückkehr Abrechnung zu halten, wobei Gewinn und Verlust nach der Anzahl der gestellten Pferde verteilt wurden. Der Bericht bestätigt, daß der Export böhmischen Glases im 18. Jahrhundert einen bedeutenden Umfang angenommen hatte und die Teilnehmer am Kompagniefuhrwerk nach Frankreich, Italien, Polen, nach Pest, den beiden Frankfurt, Braunschweig und nach Triest, Lübeck und Hamburg fuhren. Die letzteren Routen nach den Seehäfen waren bedeutsam, weil über sie die Schiffstransporte in die Levante, zu den skandinavischen und russischen Häfen und nach Holland, England und vor allem der Iberischen Halbinsel geleitet wurden, die mit dem Ausfuhrhafen Cadiz wiederum

den Handel mit den süd- und mittelamerikanischen Häfen monopolisiert hatte. Zu jener Zeit waren die Pferdewagen noch mit schmalen Radreifen versehen und wurden von drei bis fünf Pferden gezogen. Wegen der schlechten Straßen und der geringen Tragekraft der Brücken durften sie nicht mehr als 60 Zentner (= 3 t) laden; wenn mehr transportiert werden sollte, wurde ein kleiner Wagen angehängt, den man „Klintzer“ nannte. In Frankreich, dessen Straßennetz unter Napoleon ausgebaut wurde, kamen größere Fahrzeuge mit breiteren Rädern von sechs Zoll (≈ 15 cm) auf, die in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts auch in Böhmen eingeführt wurden. Solche Wagen konnten 120 bis 150 Zentner (= 6 bis 7,5 t) laden und wurden von sechs bis acht Pferden gezogen, wobei vor steileren Anstiegen in Einkehrhäusern Vorspannpferde bereitstanden, um die Fuhrwerke über den Berg zu bringen. Anton Vetter schildert detailliert die Beschaffenheit dieser außerordentlich stabilen Fahrzeuge, deren besonders belastete Teile aus hartem Holz bestanden, so daß allein schon die Achsen bis zu 150 Pfund (= 75 kg) wogen. Die Fuhrwerke führten eine große Winde, einen mehr als einen Zentner ($\triangleq 50$ kg) wiegenden Hemmschuh, eiserne Ketten, Stricke, Beile, Hacken, das Hufzeug, Pferdedecken und in einer armierten Kiste die Gebrauchsgegenstände und Wertsachen der Fuhrleute mit sich. Zum Ziehen eines solchermaßen ausgestatteten Fahrzeugs ohne eigentliche Ladung bedurfte es bereits eines Paares kräftiger Pferde. Man erfährt dann weiter manches über die Funktionen der mitgeführten Gegenstände und die Vorrichtungen zum rüttel- und wettersicheren Verstauen der Ladung. Ebenso beschreibt Vetter eingehend die Sommer- und Winterkleidung der Fuhrleute und ihre sonstige Ausrüstung, die allen Wechselfällen der langen Reise gewachsen sein sollte.

An solchen Wechselfällen fehlte es nicht. Die Chronik berichtet über die großen Strapazen und Gefahren, die Unbilden der Witterung, unter denen Menschen und Tiere litten, über Unterschlagungen, Diebstähle, Raubüberfälle, Krankheiten und vor allem Unfälle, die allesamt zeigen, wie risikoreich der Betrieb eines „Kommerzialfuhrwerks“ damals war. Nicht zuletzt litt er unter dem Diktat der wirtschaftlich mächtigen Glashändler, „und oft war der Diener schlimmer als der Herr selbst“. Um sie bei Laune zu halten, erhielten „die Diener im Winter ein Jeder einen fetten steierischen Kapauner, der Geschäftsführer einen Indianer“ (= Truthahn), „die Einbinder bekamen einen Kranz Feigen oder andere Südfrüchte, welches dazumal in unserer Gegend eine große Seltenheit war“. Vetter zählt die wichtigsten Glashändler auf, für die das väterliche Fuhrgeschäft tätig war. Wer sich mit der Geschichte des nordböhmischen Glases im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts ein wenig beschäftigt hat, wird dabei auf durchweg bekannte Namen stoßen wie Heltzel, Konrad, Krause, Knechtel, Horn, Vogel, Zahn,

³⁾ Für die Überlassung und die Erlaubnis zur Auswertung dankt der Verfasser herzlich Herrn Erich Hickisch in Rheinbach bei Bonn.

Pallme-König und Weidlich in Steinschönau, Ignaz und Reinhold Palme, Zincke und Janel in Parchen, die Kinskysche Spiegelfabrik in Bürgstein, Scholze und Zahn in Schaiba, Zahn, Janke, Langer in Langenau, Janke und Preisler in Blottendorf, Model, Zahn und Pohl in Kreibitz usw.

In dieser Zeit hatte sich das Vetterische Unternehmen offenbar weitgehend verselbständigt und besorgte den Transport des Glases hauptsächlich nach Triest. Eine solche Reise dauerte im Sommer sieben bis acht Wochen, im Winter oft zehn bis elf Wochen, wobei der Fuhrlohn immer der gleiche blieb. Um den Fuhrbetrieb mit seinen sieben Wagen und 50 Pferden in stetem Gang zu halten und Leerlauf zu vermeiden, wurden die Fuhrwerke in zwei Gruppen eingeteilt, von denen die eine sich auf der Hin-, die andere auf der Rückfahrt befand. Während auf der Hinreise Glaswaren aller Art, Leinwand und Strümpfe das hauptsächlich Ladegut bildeten, wurden auf der Rückreise Olivenöl, steirisches Eisen, Wolle für die Reichenberger Tuchindustrie und Südfrüchte aller Art besonders für Prager Abnehmer befördert. Die Fahrzeuge verkehrten im wesentlichen zwischen Triest und Mallin bei Prag, wo sich ein Einkehrhaus und ein Schuppen befanden, in dem die Transportgüter gelagert wurden. Die Transporte zwischen Steinschönau und Mallin blieben wegen der schlechten Wegeverhältnisse den kleineren Fahrzeugen der Hüttenfuhrleute vorbehalten, die das Rohglas aus den Hüttengebieten Ost- und Südböhmens in die nordböhmischen Veredelungsgebiete brachten und dann auf dem Rückweg die Kisten mit veredeltem Glas in Mallin für den Weitertransport bereitstellten.

Wie die böhmerrwälderischen Fuhrleute, so schlossen sich auch die nordböhmischen Fuhrleute zu ganzen Wagenzügen zusammen, um den Gefahren und Zwischenfällen der langen Reise besser begegnen zu können. Die Fahrt war jedesmal ein neues Abenteuer, und sie wurde stets „in Gottes Namen“ angetreten, „was immer unter Anrufung der Allerheiligsten Dreifaltigkeit mit entblöstem Haupte unter großer Hochachtung und Ehrfurcht geschah, . . . weil man doch in früheren Zeiten Etwas mehr auf Gottvertrauen, Glauben, Christensein und Rechtchaffenheit hielt“. Anton Vetter klagt dann einige Zeilen später, daß man „heutzutage . . . Alles nur seiner eigenen Geschäftsklugheit, Fachkenntnissen oder sonst anderen Vorzügen zuschreibt und gar nicht mehr an den alten, frommen Spruch denken mag: ‚An Gottes Segen ist Alles gelegen‘, was doch Niemanden noch einen Schaden gebracht hat“. Gleichwohl haben auch die frommen Fuhrleute nicht auf menschliche Umsicht und Vorausschau verzichtet, und es bedurfte oft der raschen Entschlußkraft des Führers solcher Konvois, um Mann und Tier, Fahrzeug und Ladung über viele hundert Kilometer sicher an den Bestimmungsort zu bringen. Zu diesem Zweck bediente sich der Vater des Chronisten, Josef

Vetter († 1856), und dessen Bruder Anton († 1851) eines leichten Fahrzeugs, eines sogenannten „Steierwagels“, unter Vorspann eines schnellen Pferdes, des sogenannten „Kollessers“, um vorauszufahren und in einem Wirtshaus die Ankunft des Zuges zu melden und dort alles für die Nächtigung vorzubereiten. Anderntags, wenn die Fuhrwerke um 3 Uhr oder 4 Uhr früh wieder aufbrachen, regelte der Zugführer noch alles mit dem Wirt und reiste dann seinen Fahrzeugen nach. Auf dem „Steierwagel“ führte er kleines Gepäck mit und oftmals auch Kaufleute, die in Triest geschäftlich zu tun hatten oder von dort nach ihren levantinischen Niederlassungen weiterreisten. Wie rege gerade der Transportverkehr in die östlichen Mittelmeerländer gewesen sein muß, geht allein schon daraus hervor, daß z. B. die landesbefugte Steinschönauer Raffinerie Franz Vogel im Jahr 1841 für 200 000 Gulden Glaswaren nach ihren Niederlassungen in Istanbul und Smyrna – über Triest – ausführte [16].

In seinem „ausführlichen Bericht“, der einen Umfang von etwa 25 Schreibmaschinenseiten hat und in einem weiteren Teil viele lokalgeschichtliche Einzelheiten enthält, erzählt Vetter noch manches von Einkehrhäusern, guten und schlechten Wirten, Scherereien mit Zöllnern, schweren Unwettern, Pferdekrankheiten und Übeltaten, aber auch von Festtagen, Ernährungsgewohnheiten, Lebensmittelpreisen und dergleichen mehr.

4. Ende des Kommerzialfuhrwerks

Doch die Jahre des Fuhrbetriebs waren gezählt. Nach der Eröffnung der Eisenbahn von Prag nach Wien im Jahre 1845 ging das Geschäft rapide zurück, und als die Eisenbahn über den Semmering nach Triest weitergeführt wurde, hörte es ganz auf. Das letzte Vetterische Fuhrwerk bestand aus zwei Fahrzeugen mit elf Pferden und wurde am Gründonnerstag, dem 13. April 1854, in Wien mit allem Zubehör für 1460 Gulden weit unter Wert verkauft. Das Eisenbahnzeitalter begann auch in Haida und Steinschönau: Am 10. Februar 1886 wurde die Lokalbahnstrecke Kamnitz–Steinschönau mit Anschluß an die Hauptlinien eröffnet. Aus diesem Anlaß hielt der Glasindustrielle H. Knechtel eine Rede. Er erinnerte die Festgemeinde an die ansehnlichen Kommerzialfrachtgeschäfte, die früher die Glassendungen nach Süden und Norden verfrachteten, und würdigte besonders die hervorragende Rolle, die die Familie Vetter dabei gespielt habe, von der „heute noch durch ganz Steiermark und Krain mit besonderer Hochachtung gesprochen“ werde. Anton Vetter zitiert diesen Satz mit sichtlicher Genugtuung, und er beendet seinen Bericht mit einem Gedenken an seine Vorfahren, denen „der Herr für alle Mühen, Sorgen, Beschwerden, Leiden, die sie ausgestanden, die ewige Ruhe und Frieden, uns Lebenden aber Allen ein glückliches Ende verleihen“ wolle.

5. Literatur

- [1] Schaller, J.: „Topographie des Königreiches Böhmen“. Prag 1787. (Zit. in: Palme, A.: Steinschönau. Berlin: Dtsch. Kommunalverl. 1930. S. 68.)
- [2] Schebek, E.: Böhmens Glasindustrie und Glashandel. Unveränd. Neudr. d. Ausg. Prag 1878. Frankfurt (Main): Sauer & Auvermann 1969.
- [3] Zahn, F. S.: Unseres Glashandels Anfang und Verlauf. In: Schebek, E.: Böhmens Glasindustrie und Glashandel. Frankfurt (Main): Sauer & Auvermann 1969. S. 134–146, bes. S. 141.
- [4] Lahmer, R.: Glasgeschichtliches und Böhmens Glashütten. Mitt. nordböhm. Exkursionsklub **13** (1890) Sept., S. 177–190.
- [5] Lobmeyr, L.; Ilg, A.; Boeheim, W. (Hrsg.): Die Glasindustrie, ihre Geschichte, gegenwärtige Entwicklung und Statistik. Stuttgart: Spemann 1874. S. 286.
- [6] Czoernig, C. von: Statistisches Handbüchlein der österreichischen Monarchie. Hrsg. v. d. Direction der k. k. administrativen Statistik. Wien 1861. S. 69.
- [7] Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie für das Jahr 1841. Zusammengest. v. d. k. k. Direction der administrativen Statistik. Wien 1841. Tafel 41.
- [8] Brauns, E.: Verkehrswege und Fuhrmannsdörfer um Münden. Unsere Heimat. Beil. d. Mündenschen Nachr. (1968) April, S. 31.
- [9] Brauns, E.: Der „erschreckliche Berg“ und der deutsche Fuhrmann Anno dazumal. Unsere Heimat. Beil. d. Mündenschen Nachr. (1967) Dez., S. 27.
- [10] Reuter, W.: Aus der Geschichte des Glashandels. Glastech. Ber. **30** (1957) Nr. 12, S. 514–519.
- [11] Keller, W. O.: Glastransporte auf dem Main von 1574 bis 1660. In: Grimm, C. (Hrsg.): Glück und Glas. München: Verl. Kunst und Antiquitäten 1984. S. 227–240.
- [12] Stupperich, E.: Glastransport über Land in vorindustrieller Zeit im Paderborner- und Lipperland. In: Grimm, C. (Hrsg.): Glück und Glas. München: Verl. Kunst und Antiquitäten 1984. S. 242–253.
- [13] Schwarzwälder Glas und Glashütten. Bestandskatalog d. Franziskaner-Museums Villingen. Villingen-Schwenningen: Schnurr [um 1977]. S. 10, 13–15.
- [14] Blau, J.: Patterlmacher und Patterlhütten im Böhmerwald. Glastech. Ber. **19** (1941) Nr. 3, S. 89–98.
- [15] Blau, J.: Die Glasmacher im Böhmer- und Bayerwald in Volkskunde und Kulturgeschichte. Reprint. Grafenau: Morsak 1984. S. 97.
- [16] Pazaurek, G. E.; Philippovich, E. von: Gläser der Empire- und Biedermeierzeit. 2. Aufl. München: Klinkhardt & Biermann 1976. Anm. 55.

86R0097