

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 70 (1980)

Artikel: Das Pferd in der Dorfgeschichte von Mörschwil
Autor: Spiess, Emil
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947359>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

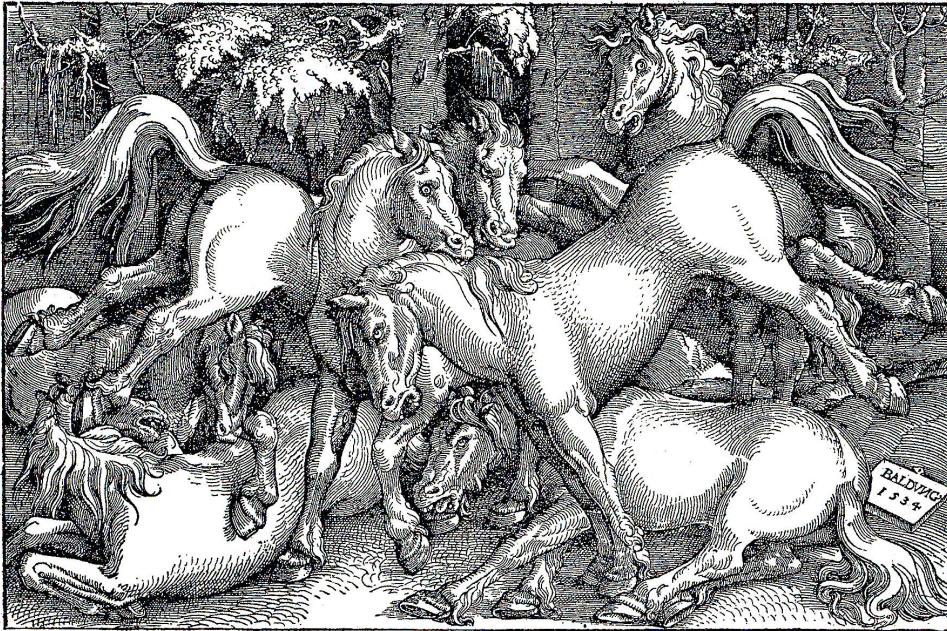
Das Pferd in der Dorfgeschichte von Mörschwil

Emil Spiess

Wer die Fülle der Dokumente im Archiv der Mörschwiler Ortsverwaltung durchgeht, ist überrascht von der grossen Zahl von Urkunden, welche das Fuhrrecht der Mörschwiler vom Markte Rorschach St.Gallen betreffen, und die Überraschung wird noch grösser, wenn wir in einer Bittschrift des Mörschwiler Ammanns Franz Anton Stadelmann an Fürstabt Beda¹ lesen, dass die Mörschwiler, eine damals 500 Einwohner zählende Dorfschaft, 200 Pferde mit dazugehörigem Geschirr und Wagen in den Dienst dieses Fuhrverkehrs stellten. Es handelt sich in diesen Urkunden vorwiegend um den Transport aus Süddeutschland und Österreich. Dieser Transport erhielt besondere Bedeutung im ausgehenden 17. Jahrhundert, als Frankreich, der bisherige Hauptlieferant, die Einfuhrsperre für Korn über das fürstbischliche Gebiet verhängte. Diese Einfuhrsperre war ein Racheakt, weil ein St.Galler Mönch, der grosse Gelehrte des Kirchenrechts, der spätere Abt und Kardinal Coelestin Sfondrati², gegen die staatskirchlichen Theorien der französischen Hoftheologen Ludwig XIV. scharfen Einspruch mit gründlichen Widerlegungen erhoben hatte. Diese Theorien behaupteten Sonderrechte der französischen Kirche, die auf eine Errichtung einer französischen Nationalkirche abzielten. Die umfangreichen Werke «Sacerdotium regale» (Königliches Priestertum 1684) und «Gallia vindicata» (der widerlegte Gallikanismus 1687) erregten den Zorn des machtbewussten Franzosenkönigs. Sein Machtgebot wollte die Fürstabtei am Lebensnerv treffen.

Mit der Umstellung der Korneinfuhr erhielt der Markt von Rorschach erhöhte Bedeutung. Allerdings ist in den Mörschwiler Akten schon früher von Kornfuhr aus Rorschach die Rede, so im Fuhrleute-Vergleich von 1659³. Die «ordnung wegen der Kauf und Handelschaft zu Rorschach» vom Jahre

1667 erklärte zwar, dass der freie Kauf am offenen Markt jedermann erlaubt sei, verpflichtete jedoch zur Abgabe einer Gebühr, um Unordnung zu vermeiden. Mit dem freien Kauf war es jedoch nicht getan. Es musste auch die Abfuhr der Waren geregelt werden. Der Gredmeister musste dafür sorgen, dass die eingetroffenen Waren baldmöglichst abgeholt wurden, um das Lagerhaus zu räumen. Die Mörschwiler, die ungefähr in der Mitte der schlechten und schwierigen Landstrasse von Rorschach scheint. Wie die Mörschwiler Bauern zu Vorrecht, um die Spedition für die Bäcker in St.Gallen sicherzustellen. In den Lehenbüchern der Abtei St.Gallen treten anfangs des 16. Jahrhunderts Ulrich und Gorius (Gregor) Wegelin «genannt Hanimann» auf. Der Name Wegelin dürfte auf Wägeler oder Fuhrleute hindeuten. Die Wägeler waren bei den damals furchtbar schlechten Verkehrsverhältnissen ein ausserordentlich wichtiger Beruf. Es ist bedeutungsvoll, daß gerade das Geschlecht der Hanimann erstmals im Zusammenhang mit der Pferdewirtschaft ernach St.Gallen sassen, erhielten zunächst ein Pferd kamen, darüber vernehmen wir nichts aus den Urkunden. Wir sind auf blosse Vermutungen angewiesen. In der Zeit der Burgunderkriege haben die Eidgenossen zahlreiche Pferde erbeutet⁴. Unter dem Fähnlein des Abtes von St.Gallen, der als Verbündeter der Eidgenossen seine Mannschaft zu stellen hatte, haben auch Mörschwiler bei Héricourt, Grandson und Murten gekämpft⁵. Durch diese Siege kamen grosse Mengen schwerer Burgunderpferde in die Schweiz. Allein in der Schlacht bei Grandson wurden 10 000 Streitrosse erbeutet⁶. Das wackere Pferd, mit dem der Mörschwiler Ammann Jakob Gebhard Hädiner im Jahre 1498 nach Rom geritten ist, um von Papst Alexander VI. die Stiftungsurkunde für die Pfarrei Mörschwil zu erwirken⁷, könnte



Pferde im Freien, Holzschnitt 1534

ein Nachkomme eines Burgunderpferdes gewesen sein. Aber mit einem solchen Hinweis ist der grosse Pferdebestand der Mörschwiler Bauern keineswegs erklärt. Durch fast zwei Jahrhunderte hindurch hatten die Mörschwiler Fuhrleute einen aussergewöhnlich grossen Bedarf an Zugpferden. Der Fuhrverkehr für die wichtigsten Transporte von Rorschach nach St.Gallen lag ausschliesslich in ihrer Hand. Für Pferdezzucht war jedoch die Flurordnung von Mörschwil nur in ganz bescheidenem Masse geeignet. Vereinzelt wurde vielleicht dann und wann ein Füllen grossgezogen. Aber damit ist die grosse Zahl der Zugpferde noch nicht erklärt.

Im Archiv der Ortsverwaltung findet sich ein Dokument aus dem Jahre 1703, aus welchem wir die Grösse des Pferdebestandes der selbständigen Fuhrhaltereien ziemlich genau berechnen können. Damals gab es eine Auseinandersetzung unter den Fuhrleuten wegen der Erhöhung des Transporttarifes. Der grosse Teil aber war gegen die Forderung einer Erhöhung, die von einer Minderheit erhoben wurde. Das Ergebnis der Abstimmung wurde schriftlich niedergelegt und Gegner und Befürworter mit Namen aufgeführt⁸. Danach setzten sich 23 für einen erhöhten Tarif und 71 dagegen ein. Das ergibt gesamthaft 94 Fuhrhalter. Bei der damals ausserordentlich schlechten Strasse der Goldach entlang mit starken unvermittelten Steigungen, namentlich gegen die untere Weid, müssen für jede Fuhre si-

cher zwei Pferde gerechnet werden. Das ergibt beinahe die Zahl, die 90 Jahre später Ammann Stadelmann in seinem Bittschreiben an Fürstbist Beda auführt. Wie wurde eine so stattliche Zahl in einem so kleinen Dorfe erworben und erhalten? Die nächste grössere Pferdezzucht wurde im Kloster Einsiedeln betrieben. Die gründliche Arbeit über die Einsiedler Pferdezzucht von P. Odilo Ringholz⁹ beweist jedoch ganz eindeutig, dass für die in Frage kommende Zeit kein einziges Pferd in das Gebiet der Fürstbistabtei geliefert wurde. Vereinzelt haben kleinere Pferdezzuchten in Dörfern der Fürstbistabtei St.Gallen bestanden. Das erfahren wir u. a. aus den Gerichtsakten der Vogtei Zuzwil¹⁰. Auch hatte der Abt von St.Gallen in jenem Dorfe Weiderechte für Pferde als Lehenabgabe¹¹. Die Rechnungsbücher der Abtei beweisen, dass aus dem Marstall des Klosters nur Pferde an die eigenen klösterlichen Niederlassungen z. B. an das Kloster Neu St. Johann geliefert wurden. Der Statthalter in St.Gallen dürfte Mühe genug gehabt haben, den Marstall auf jener Höhe zu halten, die für das fürstbistliche Gefolge notwendig war. Jedenfalls findet man in den Rechnungsbüchern des Klosters keine Spur von Verkauf von Pferden an Dorfbauern. Aus den Rechnungsbüchern des Abtes Pius Reher (1630–1654) geht hervor, dass aus dem Viehbestand des Klosters selbst an fürstliche Persönlichkeiten wie z. B. Erzherzöge von Österreich nur Kühe aber niemals Pferde

als Geschenke gegeben wurden¹². Anderseits finden sich im grossen Sammelsurium von Dokumenten jener Bestände des Stiftsarchivs, die im zweiten Villmergerkrieg nach Zürich verschleppt wurden, auch Rechnungen für Pferdetransporte an Privatleute auf dem Schiff von Süddeutschland nach Rorschach. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass im vorigen Jahrhundert im sanktgallischen Rheintal mehrere Pferdehändler tätig waren. Die rückwärts gehende Tradition ins 18. Jahrhundert dürfte nicht so unwahrscheinlich sein. Auf alle Fälle lassen die verschiedenen Möglichkeiten erkennen, dass es für die Mörschwiler Fuhrleute keine leichte Aufgabe war, sich mit Zugpferden zu versehen.

Wir haben oben darauf hingewiesen, dass die Kornsperrre Ludwigs XIV. dem Markt von Rorschach und damit auch dem Transport der Mörschwiler Fuhrleute nach Sankt Gallen besonders starken Auftrieb gegeben hat. In den folgenden Ausführungen wird nur eine kurze Zusammenfassung der Geschichte des Mörschwiler Fuhrwesens geboten¹³. Die fürstbistliche Fuhrtaxordnung bestimmte, dass «von jedem schwehren sackh so von Lindau, Buochhorn (Friedrichshafen) und Langen Argen auf Rorschach oder Steinach in die gräth¹⁴ gestellt und hernach auf St.Gallen geführt wird, 27 Kreuzer, von einem sackh aber, der von Ueberlingen, Mörspurg, Riedtlingen und Uldingen in bemelte Statt geführt werden, muss 30 Kreuzer

und ab dem Markt zu Rorschach 26 Kreuzer bezahlt werden solle. Item von einem leichten sackh, der von Lindau Buochhorn und Langen Argen kombt und von Rorschach auf St.Gallen gebracht wird, 19 Kreuzer; von Ueberlingen, Riedlingen, Mörspurg und Uldingen 21 Kreuzer der gesetzte und gemachte Lohn seyn. Von einem hallischen¹⁵ Salzfass 48 Kreuzer, von einem Bayerischen 40 Kreuzer, von einer Leinwath Legelen 22 Kreuzer, von einem aymer Weisswein 7 Kreuzer auf vier Gulden». Für die Kaufmannsgüter sollen für jeden «schweren Centner 12 Kreuzer» bezahlt werden. Der Fuhrlohn muss in Geld bezahlt werden. Unterbietung des Fuhrlohns oder Abnahme von Waren statt Geld wird bestraft.

Zu wiederholten Streitigkeiten kam es zwischen Mörschwiler Fuhrleuten und dem Hofmeisteramt des Abtes, die meistens auf Anstiften des Verwalters des hofmeisterlichen Lagerhauses (Tabulatum östlich der Kirche von St.Fiden¹⁶) entstanden. Das Dekret des Pfalzgerichtes vom 7. August 1696 garantierte die alten Rechte der Mörschwiler. Nach dieser Urkunde genossen die Fuhrleute von Mörschwil Sonderrechte auf dem Markt von Rorschach. Aber schon am 22. März 1697 mussten die Mörschwiler wieder ihr Privileg gegen einen Kaufmann von St.Gallen verteidigen. Am 14. März 1698 wurde gegen die Stadt St.Gallen und Appenzell-Ausserrhoden zugunsten der Mörschwiler entschieden¹⁷. Am 12. September 1699 erfolgte wieder eine Beschwerde der Stadt St.Gallen wegen der Zölle und der Fuhrlöhne¹⁸. In einem Brief vom 7. September 1703 weist der Amtsschreiber des Pfalzrates, Albrecht Rothfuchs, auf das Privileg der Mörschwiler Fuhrleute hin und erklärt, dass dem Jacob Enggensperger für sein Mühewalt» um den Kauf und den Transport der Früchte, eine besondere Bevorzugung gebühre, mahnt aber zugleich die Mörschwiler Behörden, auf jene Fuhrleute ein «fleissiges Aufsehen zu haben, die sich durch Unterschlagen von Säcken gegen die Marktordnung verfehlen». Im Jahre 1704 erheben die Mörschwiler Klage wegen merkwürdigen Transportschwindeleien. Da wurden Waren von Rorschach nach Steinach und von dort nach St.Gallen geführt unter doppelter Verrechnung der Fuhrkosten. Im Jahre 1704 erfolgte ein neuer Angriff der Stadt St.Gallen gegen das Privileg der Mörschwiler Fuhrleute. Fürstabt Leodegar bestellte eine Sonderkommission, bestehend aus dem Statthalter von Rorschach Dominikus Rieter, Baron Fidel

von Thurn und dem Landeshofmeister Rinkh von Baldenstein. Der Wahrspruch vom 4. April 1704 lautet wiederum zugunsten der Mörschwiler. Die St.Galler Kaufleute dürften nur Grempel (Kleinwaren) selber nach St.Gallen führen.

Im Jahre 1709 klagten die Fuhrleute beim Statthalteramt Rorschach gegen einen eigenen Gemeindebürger und Gemeindegemeinmann. Der Bäckermeister und Ammann Laurenz Füger wollte das Korn für seine Bäckerei selber transportieren. Der Rezess vom 25. Januar 1709 wahrte das Recht der Fuhrleute. Nach der Niederlage der katholischen Orte im zweiten Villmergerkrieg 1712 wurde die Fürstabtei für fünf Jahre von bernischen und zürcherischen Truppen besetzt. In dieser Zeit mussten die Mörschwiler Fuhrleute ihr Privileg für den Transport von den Militärkommandanten jener Orte bestätigen lassen. Ulrich Hug von Mörschwil berichtet, wie die Fuhrleute von dem Zürcher Intendanten Escher mit der Aufsicht über das ganze Fuhrwesen betraut wurden¹⁹. Kaum war die Fremdherrschaft vorbei, hatten die Mörschwiler Fuhrleute am 23. April 1720 vor dem fürstbischöflichen Pfalzrat einen neuen schweren Kampf gegen das Tablater Gericht zu bestehen. Nach zwei Jahrzehnten Ruhe mussten die Mörschwiler sich zur Wehr setzen wegen einer neuen Fuhrordnung, «wailen schon lange Zeit ein grosse Unordnung gesin wahre». Auf eine Umfrage, ob man bei der alten Ordnung verbleiben wolle, «auch wan es schon Etwas Kösten gibt», gaben die Fuhrleute einstimmig ihre Zustimmung. Die Einzelheiten der Fuhrordnung wurden nach althergebrachter Übung geregelt. Diese Festlegung erfolgte am 3. Januar 1757. Nach einer neuen Auseinandersetzung mit dem Hofmeisteramt am 3. Januar 1762 und am 29. November 1762 konnte dieses die selbständige Führung seiner Kornfuhrn erzwingen. Diese neue Regelung war erfolgt, weil die Mörschwiler Fuhrleute nicht immer in der Lage waren, den Transport für das Hofmeisteramt zu bewältigen. Vor allem in der Herbstzeit waren die auch mit Erntearbeiten beschäftigten Fuhrleute ausgeblieben. Andererseits aber hatten die Mörschwiler das Recht, die Ladungen des Hofmeisteramtes zu transportieren, wenn dessen Fuhrleute nicht anwesend waren.

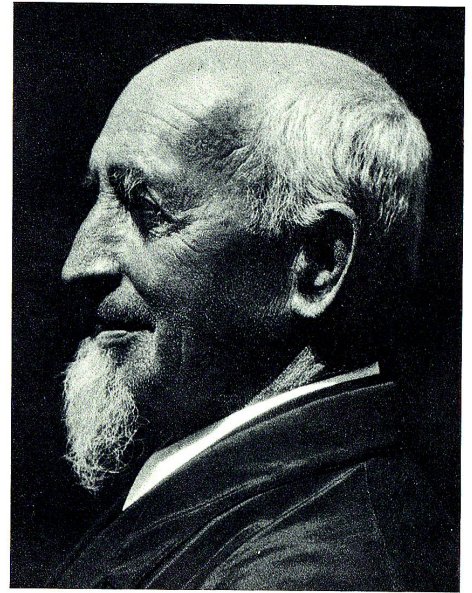
Am 29. Dezember 1756 erhielt Michael Baumgartner durch eine Bestallungsurkunde²⁰ die Anstellung eines «Frucht-Speditors» für die Kornabfuhr ab dem Markte zu Rorschach. Diese Urkunde hat folgenden

104

tor im Kornhaus in Rorschach lagert, soll er dem Kornmeister zwei Kreuzer zahlen. Bei der Bestallung hatte der Speditor einen Eid zu schwören, dass er seine Verpflichtungen getreu erfülle. Im Archiv der Ortsverwaltung von Mörschwil finden sich auch Fuhrbriefe für einzelne Fuhrleute. Jeder Fuhrmann musste daher auch einen persönlichen Ausweis besitzen.

Die Vorschrift, dass Fremde nur mit Saumpferden Frucht abholen durften, wollte der Müller Hans Ulrich Enz von der Zweibrückenmühle in Ausserrhoden (bei St.Gallen) umgehen. Er wurde durch Spruch des Pfalzgerichtes vom 17. März 1765 zurechtgewiesen²¹. Am 3. Juli 1684 reichte Ammann und Gericht Mörschwil dem Fürststab eine Beschwerdeschrift ein gegen Appenzeller und Toggenburger Fuhrleute, weil sie die Fuhrordnung nicht befolgen wollten. In der Beschwerde wird erklärt, dass man gegen diese Fuhrer nichts einzuwenden hätte, wenn sie nur für den Hausgebrauch bestimmt wären. Aber weil sie wöchentlich zwei- bis dreimal 12–15 Säcke mit Früchten abführten, müsse eine solche Abfuhr niemals als Hausgebrauch, sondern als Handelsgeschäft angesehen werden. Dadurch werde nicht nur die Obrigkeit, sondern auch der Speditor und die Fuhrleute geschädigt. Der reformierte Kornhändler Schwizer führe wöchentlich 40 bis 50 Säcke Früchte ab. Solchen Missbrauch treiben auch andere Kornhändler, wie der Tribelhorn von Herisau, der Thaal Müller, der Zellersmüller in Gossau u. a. Dabei werde mit falschen Angaben geschwindelt. Sie seien wiederholt ermahnt worden, die Früchte den Vorschriften gemäss abführen zu lassen. Sie hätten sich aber damit ausgedrückt, dass die Mörschwiler nur das Recht hätten, die Früchte bis St.Gallen zu führen. Man hätte sich ihnen mehrmals angetragen, die Früchte nach Bruggen, Gossau oder Herisau zu führen, aber man tue es nicht um «jedes willkürlichen Lohnes, sondern um einen von der Hohen Obrigkeit Taxirten Lohn». Zum Schluss wird auf die Dienste hingewiesen, welche die Mörschwiler den Handelsinteressen erweisen, wie z.B. Säuberung des Marktplatzes, Spedition des Weines für das Gotteshaus, Beihilfe beim Bau der neuen Landstrasse²². Die Klage der Mörschwiler wurde geschützt, wie das die Abrechnungen der Müller und Bäcker von Ausserrhoden im Archiv der Ortsverwaltung beweisen.

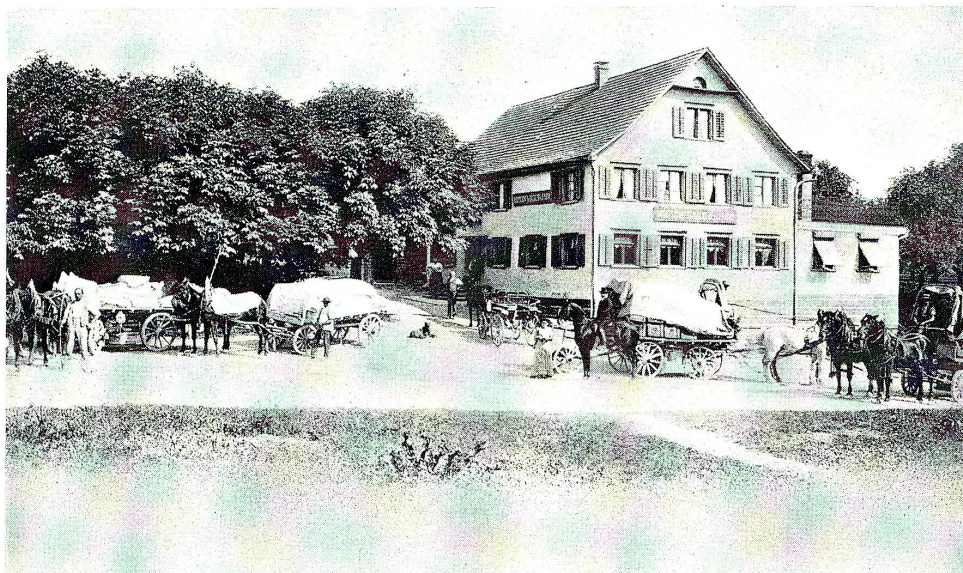
Schon bald nach der Verordnung von 1762 sahen sich die Mörschwiler veranlasst, Klage zu erheben gegen die Fuhr- und Kaufleute



Johann Baptist Hanimann

des Hofmeisteramtes wegen Nichtbezahlen der Fuhrlöhne und Übertretung der Lieferungsvorschriften in die Umgebung von St.Gallen. Am 8. Juli 1784 wurde der schon 1765 verurteilte Müller Hans Ulrich Enz von der Zweibrückenmühle wiederum beklagt, dass er sich nicht an die Fuhrordnung halte. Erneut musste gegen Appenzeller und Toggenburger Klage geführt werden, weil sich nicht nur Frucht für den Eigenbedarf, sondern in einer Woche zwei- bis dreimal 12–15 Säcke abführten. Das eigenmächtige Vorgehen der Appenzeller und Toggenburger nehmen die Bürger von St.Gallen zum Vorwand, in derselben Weise die Fuhrordnung zu umgehen. Die Behörden werden dringend gebeten, dem beständigen Unfug abzuweichen.

Zum bösesten Streit um die Fuhrrechte der Mörschwiler kam es im Jahre 1794. Wegen Benachteiligung der Mörschwiler Fuhrleute durch den gewalttätigen Zollbeamten Frauenknecht reichte der Gemeindeammann Stadelmann dem Fürststab Beda eine Bittschrift²³ ein. Dieser übergab das Schreiben dem damaligen Statthalter von Rorschach, Iso Walser, zur Begutachtung. Der Bruder des Gemeindeammanns war Placidus Stadelmann, Offizial der Fürstabtei. Der hitzige Iso Walser scheint seinem hochgestellten Mitbruder in St.Gallen abgeneigt gewesen zu sein und im Schreiben des Gemeindeammanns mit seinen juristischen Floskeln den



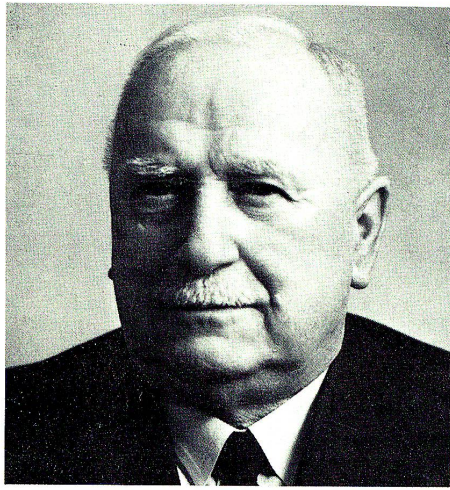
Die «Fahrrn» in der Endzeit des Mörschwiler Fuhrbetriebes

Einfluss der Bruders Official Placidus vermutet zu haben. Auf alle Fälle erhielten die Mörschwiler eine scharfe, langatmige Schimpfepistel, die für Walsers Temperament eindeutiges Zeugnis ablegt. Mit Nachdruck stellt er fest, dass das Privileg der Mörschwiler nicht auf einem fürstblichen Erlass, sondern auf dem Wohlwollen des Statthalters von Rorschach und des Obervogts beruhe. Das Privileg beruhe nicht auf einem Rechtsgrund und könne daher jederzeit widerrufen werden. Die Mörschwiler hätten auch tatsächlich einen solchen Widerruf verdient. Die Amtsführung des allzu temperamentvollen Statthalters erregte dermassen den Unwillen der Rorschacher, dass er schon im folgenden Jahr 1795 abgesetzt werden musste. Die Mörschwiler mögen aufgeatmet haben. Aber ihre Freude war von kurzer Dauer, denn der Einbruch der Franzosen bedeutete das Ende der Fürstabtei St.Gallen.

Der Vorstoss des Gemeindeammanns Stadelmann führte im August 1796 zu einem gerichtlichen Nachspiel. Die geistlichen Mitglieder des Pfalzrates und besonders der Dekan Zölestin Schiess führten unter Beistand der Mörschwiler Klage gegen ihren Altammann. Im Pfalzgericht vom 19. August wurde urkundlich festgelegt, dass «Ammann und Gericht zu Mörschwil sich in dem Fuhr-Prozess sowohl als in andern Anlässen als Ehre und Ruhe liebende und rechtschaffene Leuthe betragen, und im Fuhr-Prozess zu Gunsten der Gemeind Mörschwil gethan haben, was ihnen möglich ware, und wer also zur Schmälerung ihres guten Leumun-

des und ihres Ansehens widrige Reden und anstössige Ausdrücke sich in Zukunft erlauben würde, solle Hochobrigkeitlich bestraft und das Gericht bey ihren Ehren und gutem Betragen geschützt werden».

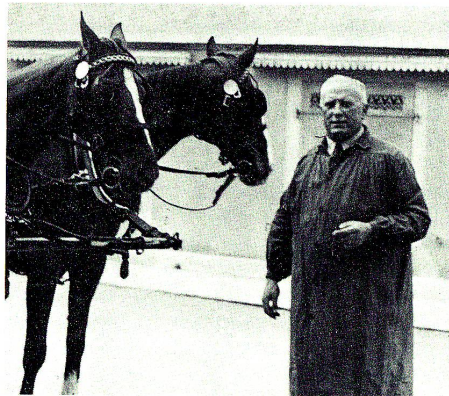
Mit dem Untergang der Fürstabtei war es auch mit den Mörschwiler Fuhrrechten vorbei. Zudem hat die Raubwirtschaft der Franzosen in den schlimmen Jahren der sog. Helvetik mit dem Pferdebestand des Dorfes gründlich aufgeräumt. Die Vorliebe für das Pferd aber ging nicht verloren. Das zeigte sich ganz augenscheinlich, als das Militärwesen wieder aufgebaut werden musste und die Mörschwiler Burschen fast ausschließlich für Kavallerie, Artillerie und Train rekrutiert wurden. In der Mobilisation der fünfziger Jahre, wegen des Krieges um Oberitalien, bekam man den Mangel an Pferden für Artillerie, Kavallerie und Traintransporte empfindlich zu spüren. Das Armeekommando sah sich daher genötigt, mit Pferdehändlern in ein vertragliches Verhältnis zu treten, um die nötigen Bestände zu sichern. Erstmals war in Mörschwil gegen Ende des 19. Jahrhunderts Johann Alois Geisser im Fahrn als Armee-Pferdelieferant tätig. Nach dessen Ableben wurde sein Sohn Franz Nachfolger. Im Jahre 1925 wurde der Besitzer des prächtigen Hofes Horchental, der schon viereinhalb Jahrhunderte in der Hand derselben Familie ist, der geachtete Amtsmann Joh. Bapt. Hanimann, zum Armee-Pferdelieferanten erkoren. Mit ihm wurde ein Nachkomme der um den Pferdeverkehr vielverdienten Familie für den wichtigen Posten erkoren. Schon sein Vater hatte



1



3



2



4



5

1
Stephan Hanimann, Sohn des Joh. Baptist

2
Stephan Hanimann

3
Franz Hanimann von Horchental,
wohnhaft in St.Gallen

4
Stefan Hanimann (3. Generation)

5
Stephan Hanimann (rechts aussen) mit seinen
Söhnen

sich um die Pferdezucht bemüht. Vor allem aber war es sein Bruder Josef Hanimann auf Schloss Eppishausen, der ihn für diese Aufgabe begeisterte. Auch sein Schwager, der Pferdehändler Benedikt Stäheli in St.Gallen-St.Georgen, dürfte ihm Anregungen und Ratschläge gegeben haben. Seine sechs Söhne wurden schon in früher Jugend mit der Behandlung der Pferde vertraut (Bild). Was er an Fohlen nicht selber grosszog, importierte er aus Jugoslawien, Polen und den Freibergen. Für die Armee hatte er stets um die vierzig Pferde zur Verfügung. Als er im Jahre 1939 starb, trat sein Sohn Stephan die Nachfolge an. Ihm lag von väterlicher wie mütterlicher Seite die Leidenschaft für die Pferde im Blute. Mit unermüdlichem Eifer betrieb er die Lieferung von Pferden für die Armee oder für die Arbeit in Innerrhoden oder im Bündnerland. Mit grosser Freude stellte er sich auch als Kutscher für Festanlässe zur Verfügung. Auf dem Bild vom Viergespann führt er in der Mitte von dreien seiner vier Söhne. Nach dem Hinschied des hochgeschätzten Stephan Hanimann am 3. Januar 1969 übernahm dessen Sohn Stephan im Schöntal den Marstall seines Vaters mit 25 Pferden, darunter waren drei bis vier Reitpferde. Es besteht gute Hoffnung, dass das Pferdegeschäft der Hanimann einer neuen Blüte entgegengehe, zumal der Sohn des jetzigen Inhabers der Sorge für die Pferde sich mit begeisterter Liebe widmet und namentlich sensible Pferde sehr feinfühlig zu behandeln versteht.

Anmerkungen

¹ Stiftsarchiv Rubrik 56, Fasz. 2.

² Sprössling einer vornehmen Mailänder Familie, war er schon als Knabe dem Kloster St.Gallen zur Ausbildung anvertraut worden.

³ Archiv der Ortsverwaltung Mörschwil.

⁴ Johann von Müller, Der Geschichten schweizerischer Eidgenossenschaft 8. Teil, S. 35, Anton von Tillier, Geschichte des Eidgenössischen Freistaates Bern, 2. Bd. S. 278, Michael Stettler, Annales oder gründliche Beschreibung der fürnembsten Geschichten und Thaten, S. 260, Stumpfs Schweizer Chronik, 2. Bd. S. Dccxl, von Rodt, Die Kriege Karls des Kühnen von Burgund, S. 94, 151, 246. Hans Rittmeyer, Die Geschichte des schweizerischen Zugpferdes, S. 16f.

⁵ Staerkle Paul, Familienchroniken der Baumgartner und Hanimann, Manuskript.

⁶ Müller und Tillier a. a. o.

⁷ Spiess Emil, Mörschwil zwischen Bodensee und St.Gallen, 1. Bd. S. 298ff.

⁸ Archiv der Ortsverwaltung, Spiess, a. a. o. 2. Bd. S. 218f.

⁹ Geschichte der Pferdezucht im Stifte Einsiedeln, Landwirtschaftliches Jahrbuch der Schweiz 1902, S. 184–258.

¹⁰ Spiess Emil, Die Welt im Dorf, Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Zuzwil, 1. Bd. S. 207–264.

¹¹ Spiess, a. a. o. S. 93.

¹² Rechnungsbücher des Abtes Pius Reher 1630 bis 1654, Stiftsarchiv.

¹³ Ausführlichere Darstellung bei Spiess, Mörschwil zwischen Bodensee und St.Gallen, 2. Bd. S. 415–430.

¹⁴ Lagerhaus.

¹⁵ Hall im Tirol war damals ein wichtiger Salzlieferant.

¹⁶ Von diesem Lagerhaus stammt die Ortsbezeichnung Tablat.

¹⁷ Archiv der Ortsverwaltung.

¹⁸ Stiftsarchiv X 36, S. 321–326. Archiv der Ortsverwaltung.

¹⁹ Stiftsarchiv X 57, 23. Juni 1712.

²⁰ Stiftsarchiv Rubrik 56, Fasz. 2.

²¹ Archiv der Ortsverwaltung.

²² Entsprechend dem Strassenbauprogramm der Eidgenossen vom Jahre 1769 für die Vogtei Thurgau hatte auch Fürstabt Beda Angehrn 1773 mit dem Bau einer Landstrasse begonnen. Für die Verbesserung der alten und die neue Anlage der Landstrasse musste der Abt 26 289 Gulden aufwenden. Die Gesamtkosten, welche grösstenteils das Kloster zu tragen hatte, beliefen sich mit den Brückenbauten auf über 200 000 Gulden.

²³ Stiftsarchiv Rubrik 56, Fasz. 2.