

Strecke TG 40
Landeskarte *Bodensee*
1034, 1054, 1074, 1075

GESCHICHTE *Stand November 1995 / SP, ST*

Übersicht

Die Seeroute war vom Mittelalter bis in die Neuzeit von internationaler Bedeutung. Unter anderem stellte sie einen Anschluss an die Bündnerpässe und die österreichischen Alpenübergänge dar. Zudem endeten am Bodensee auch wichtige Ost-West-Verbindungen. Ins Gebiet der heutigen Schweiz ergaben sich (in vereinfachter Darstellung) im Transitsystem Ostschweiz - Bodensee zwei Hauptströme. Der eine über den See nach Konstanz und weiter auf Untersee und Rhein, der andere über St. Gallen vom oberen Seebecken nach Westen. Im europäischen Zusammenhang erfüllte die Eidgenossenschaft eine wichtige Mittlerfunktion im Handelsverkehr mit Frankreich aufgrund von zäh verteidigten Zollprivilegien (EITEL 1973: 79 ff). Naturgemäss betrifft dies die See-Rheinlinie besonders.

Frühe Belege

Eine wichtige Rolle spielte der Bodensee in der Gründungsgeschichte des Klosters St. Gallen. So führte die von Ratpert berichtete Reise des Hl. Gallus um 612 von Bregenz über den Bodensee (MOSER 1930: 17; URL 1969: 13).

Für das 8 und 9. Jahrhundert liegen einige Nachrichten mit direktem Verkehrsbezug vor. So wird der Hafen Steinach 782 als Klosterhafen erwähnt. Um 827 bestand eine Verpflichtung klösterlicher Zinsleute, Fuhrdienste mit Getreide von Steinach nach St. Gallen zu leisten. Auch Kaiser Ludwig, der 829 „per Constantiam et Curiam“ reiste, dürfte der Bodensee als Verkehrsträger gedient haben (MOSER 1930: 18, 20). Der umfangreiche Besitz des Klosters St. Gallen in Diessenhofen sowie nördlich des Sees bedingte ebenfalls eine Nutzung des Wasserweges (MOSER 1930: 15 f.).

Im 12. Jahrhundert bestand ein dauernder Streit zwischen Abt und Bischof um den Besitz von Rheineck und Arbon. Beides stellten wichtige Schlüsselstellen am Bodensee dar (MOSER 1930: 25).

Inhaltsübersicht, Allgemeines

Der folgende Text ist recht umfangreich, obwohl es sich "nur" um einen Wasserweg handelt, der naturgemäss im Inventar keine Substanz aufweist; allfällige historische Objekte fallen ja in die Kategorie Denkmalpflege oder Archäologie. Es treten hier aber wesentliche Teile der ostschweizerischen Verkehrsgeschichte auf, welche auch in anderen Streckenbeschrieben angesprochen werden.

Zunächst soll die Strecke in den Rahmen der thurgauischen und vor allem der internationalen Verkehrsgeschichte eingeordnet werden. Danach werden die zentralen Orte, v.a. Konstanz überblicksmässig beschrieben. Ein kleiner Abschnitt gibt einen

Überblick zu den wichtigsten Warengattungen. Die Organisation und die Technik der Seeschifffahrt werden im letzten Abschnitt beschrieben. Bei dieser Gliederung lassen sich gelegentlich Querverweise und Wiederholungen nicht vermeiden.

Zur Schifffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein liegt noch keine umfassende und gründliche Bearbeitung vor. Die Literatur und vor allem die Quellen sind international verstreut. Mehr als eine oberflächliche Betrachtung ist im Rahmen des IVS nicht möglich. Vor allem Aussagen zu Mengen und relativen Bedeutungen sollten immer als vorläufig gesehen werden.

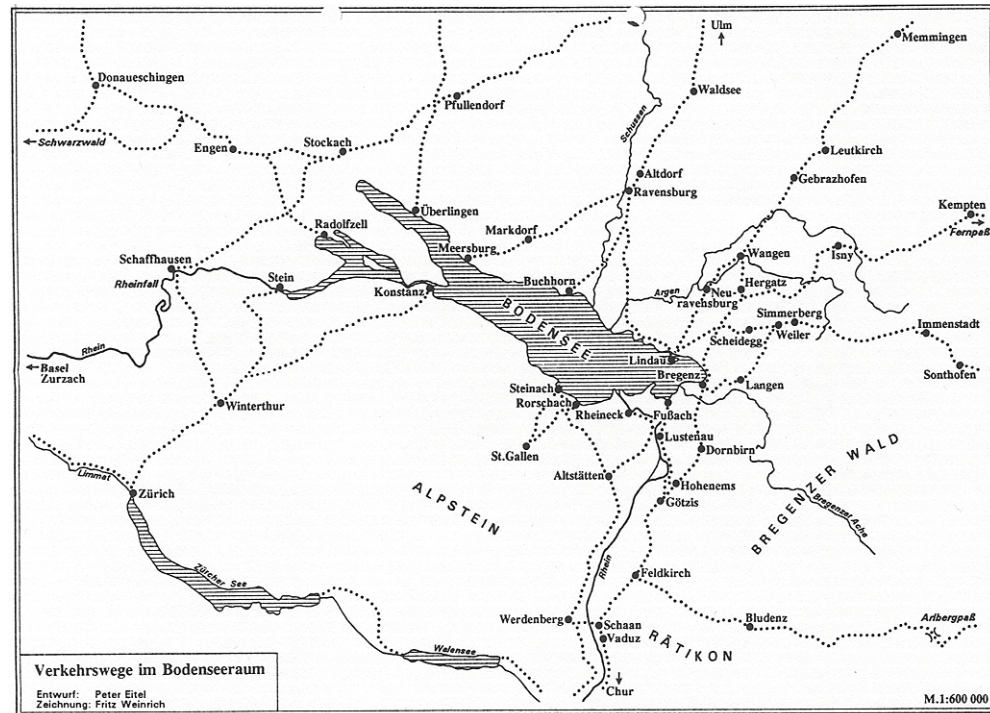
Der Begriff „Gred“ oder „Gredhaus“ ist ein für den Bodensee typischer Ausdruck für ein (meist kleines) Gebäude am See, das als zwangsweises Warenlager diente. Es bestand also hier ein Stapelzwang wie in einem Kaufhaus. Das war selbstverständlich mit einer Abgabe, dem Gredgeld, verbunden. Im alpinen Raum und am Zürichsee wird diese Einrichtung „Sust“ genannt. Der Name „Gred“ kommt wahrscheinlich von „gradus“ = Stufe und bezeichnete einige Stufen zum Wasser. Damit konnte bei jedem Wasserstand von einer passenden Stufe zum Boot ein Steg gelegt werden (KIMMIG 1954: 10). Der Bodensee weist saisonale Pegelschwankungen von gegen 2 Meter auf!

Verhältnis zum Landweg

Im Gegensatz zum Untersee (TG 41) gab es am Bodensee keinen parallelen Landweg mit grösserer Bedeutung. Hinweise auf eine Landverbindung lassen sich quellenmässig im 14. Jahrhundert fassen. 1328 zwischen Kreuzlingen und Rickenbach eine "strata publica" genannt; eine solche ist auch weiter südlich bei Tübach (SG) belegt (MOSER 1930: 112). Die Landverbindung entlang dem Bodensee spielt in dieser Zeit eine etwas geringere Rolle als die Landverbindung Konstanz - St. Gallen (TG 50). Dafür spricht der Umstand, dass regelmässige Postdienste erst in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts auf dem Landweg liefen (KOLB 1953: 95 f.).

Viele grössere Orte lagen gar nicht am Seeufer und zu ihren Verbindungen lassen sich auch im 18. Jahrhundert keine längeren, klar fassbaren Linienführungen ermitteln. Das trifft vor allem für den Uferabschnitt zwischen Münsterlingen und Uttwil zu, wo es auch keine wichtigen Anlegestellen gab. Hingegen war das ganze Seeufer seit dem Mittelalter Anlegestelle für die Marktschiffe nach Konstanz und Lindau (KOLB 1953: 14; vergl. Beschrieb Seeverkehr).

Verkehrswege mit internationaler Bedeutung oder Anbindung an internationale Verbindungen im Bodenseeraum (Aus: EITEL 1996).
Abb. 1



Wichtige Orte

Im gesamten Seehandel dominierten einige grössere Marktplätze und Stapelplätze. Kaufhäuser mit Stapelzwang standen in Lindau, Konstanz, Stein am Rhein und Schaffhausen (KIMMIG 1954: 9 f.). Diese Orte konnten sich nicht nur einen Zoll und ein Stapelrecht, sondern auch gewisse Transportmonopole sichern. Das Stapelrecht bedingte Ausladen der Ware und war entscheidend für die Kontrolle von Zöllen, Transportbeschränkungen usw. Alle diese Orte liegen an mehr oder weniger naturgegebenen Zwangspunkten: Rheinfluss, Rheinauslauf, Seerhein, und Einmündung des Alpenrheines. Für die Beschreibung der Seestrecke ist der Ort Konstanz massgebend. Dazu kommen St. Gallen, Rorschach und Steinach als wichtige Plätze. Diese drei sollen zunächst im Überblick dargestellt werden. Dahinter folgen einige der kleineren Punkte und Verkehrsinfrastrukturen am See.

Konstanz

Statt eines chronologischen Abrisses können hier nur fünf besonders wichtige Aspekte der zentralörtlichen und kommunikativen Bedeutung erläutert werden. (Weitere Informationen finden sich auch in den späteren Abschnitten.)

1. Ein erster Aspekt der damaligen Bedeutung der Stadt war ihre Lage zwischen den Seen und somit ihre Funktion als Brücken-, Zoll- und Umschlagplatz.

Die wichtigen Teile der Infrastruktur eines Handelszentrums waren vorhanden. Neben dem am Sitz des Bistums etwa im 9. Jahrhundert entstandenen Markt (STOLZ 1923: 8-12; KIRCHGÄSSER 1972:44) und der Münzstätte entwickelten sich später neue Spezialmärkte (MAURER 1989: I/120). Das Kaufhaus der Stadt entstand 1387 (SCHULTE 1906: II 34). Hafen- und Kaufhauszwang erlaubten Kontrolle und die Abschöpfung von Einnahmen durch den Zoll. Konstanz besass in Form eines Geleit- und Schutzrechtes auch eine besondere Stellung in der Schifffahrt. (KIMMIG 1954: 30, ohne Datierungsangaben).

Der Rheinbrückenzoll wurde der Stadt 1353 verliehen. Er umfasste alle Waren, die auf dem Landweg über die Brücke oder auf dem Rhein unter der Brücke durchgeführt wurden (HEUSCHEN 1969: 18; NAGEL 1971:135 nennt 1375). Mit Ausnahme einer sehr kurze Zeit bestehenden Brücke bei Gottlieben bot sich hier bis Stein am Rhein der einzige See- und Flussübergang.

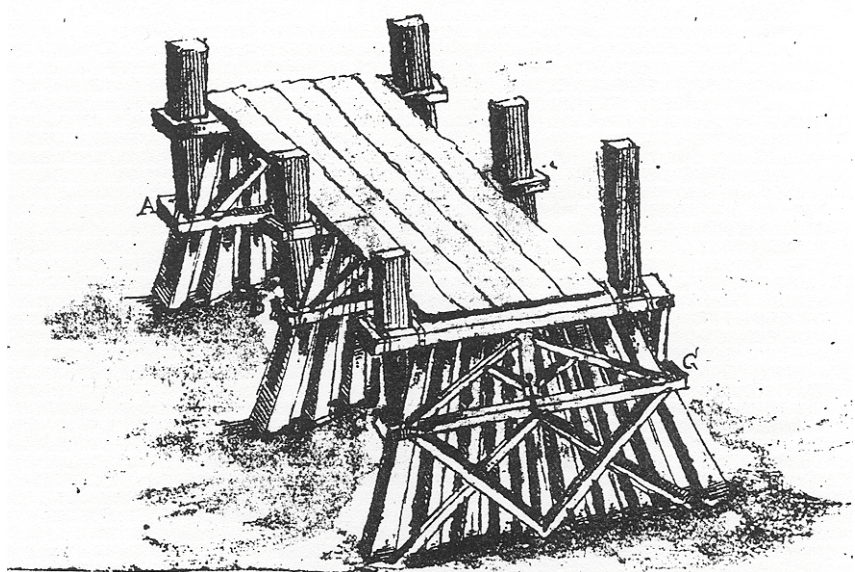
Als Handelszentrum gewann Konstanz vor allem im 15. Jahrhundert Bedeutung als Geld- und Goldhandelsplatz (KIMMIG 1954: 12 f.). Wohl am bedeutendsten war aber (neben dem Tuchhandel) der Lebensmittelhandel zwischen dem Reich und den Eidgenossen.

Die Stadt besass eine überragende Bedeutung für die Einfuhr süddeutschen Getreides. Konstanz bildete im 17. und 18. Jahrhundert neben Steinach einen der wichtigsten Häfen auf dem Südufer (GÖTTMANN 1991: 253 ff.; vergl. auch unten). Neben dem Getreideexport in die Eidgenossenschaft und dem Salzhandel wurden in Konstanz von den Eidgenossen Käse, Butter und Schmalz abgesetzt (EITEL 1970: 522). Jährlich passierten Konstanz mehrere Millionen Rebstickel aus dem Bregenzer Wald.

Die in Konstanz umgeschlagenen Mengen lagen um das Mehrfache über diejenigen, die beispielsweise Luzern passierten. Waren es dort um 200 Tonnen pro Jahr, so wurden in Konstanz allein gegen 2'000 Tonnen Getreide verschoben (EITEL 1970: 545; GLAUSER 1968: 194 f.).

Die hölzerne Konstanzer Rheinbrücke (Neubau von 1675) scheint für damalige Verhältnisse technisch interessant gewesen zu sein. Daher wurde sie um 1682 von einem Florentinischen Ingenieur im Auftrag des Grossherzogs dokumentiert; es entstand diese Darstellung (Aus: BRUNNER 1996: 66).

Abb. 2



2. Die Stadt bildet als politisches Zentrum und als Siedlung einen grossen Absatzmarkt, welcher Güterflüsse anzieht.

In Konstanz bestand schon in römischer Zeit eine Siedlung. Konstanz war seit dem Mittelalter und vor allem seit etwa dem 13. Jahrhundert dominierender Markt- und Gewerbeort für die ganze Region. Die Wochen- und Jahrmärkte zogen grosse Mengen von Leuten an. Konstanz war schon im 7. Jahrhundert der Sitz eines grossen Bistums, um das einer der frühesten Märkte im Bodenseegebiet sowie eine Münzstätte entstanden (MAURER 1989: I/25 f., 57 - 64). Das Bistum war wesentlich grösser als das vom Bischof als weltlicher Grundherr mehr oder weniger durchdrungene Gebiet. Es reichte im 13. Jahrhundert von Aarberg in der heutigen Schweiz bis Canstatt am Neckar (MAURER 1989: I/32). Eine ganz gewaltige Konsumnachfrage verursachte das Konzil von 1414-1418. Es entwickelte sich ein Boom, der aber längerfristig die Wirtschaft der Stadt schädigte (MAURER 1989: II/10 f.).

Die vielfältigen Konstanzer Besitzungen im Thurgau entlang dem Seeufer hatten natürlich für die Stadt neben der fiskalischen und politischen auch eine versorgungsmässige Bedeutung. Beispielsweise waren im 16. Jahrhundert Transporte von Gemüse aus der konstanzer Herrschaft Altnau in die Stadt zollfrei (KIMMIG 1954: 40, Quelle 102). Die Bewirtschaftung der Naturalabgaben als auch die kirchliche und weltliche Verwaltung erzeugten umfangreiche Verkehrsflüsse. Allerdings lassen sich diese ohne eingehende Grundlagenarbeiten auch nicht annähernd quantifizieren. Ein Mengenindikator ist der Schmalz. Dieser gelangte über weite Entfernung seit dem Ende des 14. Jahrhunderts aus der Innerschweiz (Schwyz) nach Konstanz, wo er

zu einem Gutteil der lokalen Versorgung diente (MAURER 1989: II/99 f.).

Die Stadt betrieb im 16. Jahrhundert bezüglich der Schmalzversorgung und der Gemüseversorgung eine aktive Förderungspolitik durch Zollbefreiungen. So durften die Schmalzhändler als Rückfuhr Wein und Getreide in gewissem Masse zollfrei ausführen. Und sowohl das Kloster Reichenau als grosser Gemüselieferant als auch die Altnauer Untertanen durften in der Stadt zollfrei verkaufen und ihren Eigenbedarf wiederum zollfrei ausführen (KIMMIG 1954: 40).

Besonders gute Beispiele in dieser Hinsicht sind die klösterlichen "Höfe" in der Stadt, welche dem Absatz der Naturalabgaben aus den Grundherrschaften auf dem Markt dienten. Der Salmansweiler Klosterhof sticht besonders hervor. Es handelt sich hierbei um eine grössere Anlage, die aufwendig auf einer Uferaufschüttung um 1300 errichtet wurde. Sie bot Lagermöglichkeiten, war Herberge und Warenverteilzentrum. Vor allem der Salzhandel des Klosters Salem wurde hier abgewickelt (MAURER 1989: I/120-123). Das Kloster besass eine mächtige Position im Salzhandel zwischen den bayrischen Salinen und dem schweizerischen Mittelland (MAURER 1989: I/123; Der Salzhandel wird später eingehender beleuchtet).

3. Die Stadt bildet einen Produktionsort.

Bis ins 12. Jahrhundert hinein war Konstanz ökonomisch (und politisch) vom Bischof geprägt. Allmählich veränderte die Stadt sich zu einem Fernhandels- und Produktionszentrum mit Stadtverfassung und Reichsfreiheit. Sie entwickelte sich baulich ausserordentlich stark und es entstand ein ähnlicher Interessengegensatz zwischen Bürgern und Bischof wie in St. Gallen zwischen Bürgern und Abt (MAURER 1989: I/255 f.).

Etwa seit dem 13. Jahrhundert entwickelte sich in Konstanz eine Leinentuchindustrie (MAURER 1989: I/255 f.; WIELAND 1953: I/17 ff.). Diese verarbeitet Rohmaterial und Halbfabrikate aus der ganzen Region, um sie auf den internationalen Märkten abzusetzen. Innerhalb der ausgedehnten oberdeutschen Tuchindustrie stellte Konstanz eines der wichtigen Zentren dar.

Die Erschliessung des für die Tuchproduktion und den Tuchhandel notwendigen Hinterlandes bedeutete umfangreichen Waretransport.

Zwar nehmen Bedeutung und Umfang des Konstanzer Tuchgewerbes nach der Reformation im Vergleich zum aufstrebenden St. Galler Gewerbe stark ab. Es löst sich aber erst gegen Ende der frühen Neuzeit völlig auf (WIELAND 1953: I/35 ff.). Dennoch ist eher mit einem steigenden Gesamtvolumen der Produktion in der oberdeutschen Region zu rechnen; das Verkehrsvolumen hat somit keineswegs abgenommen.

4. Die Bildung von Territorien hat natürlich entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsgeschichte.

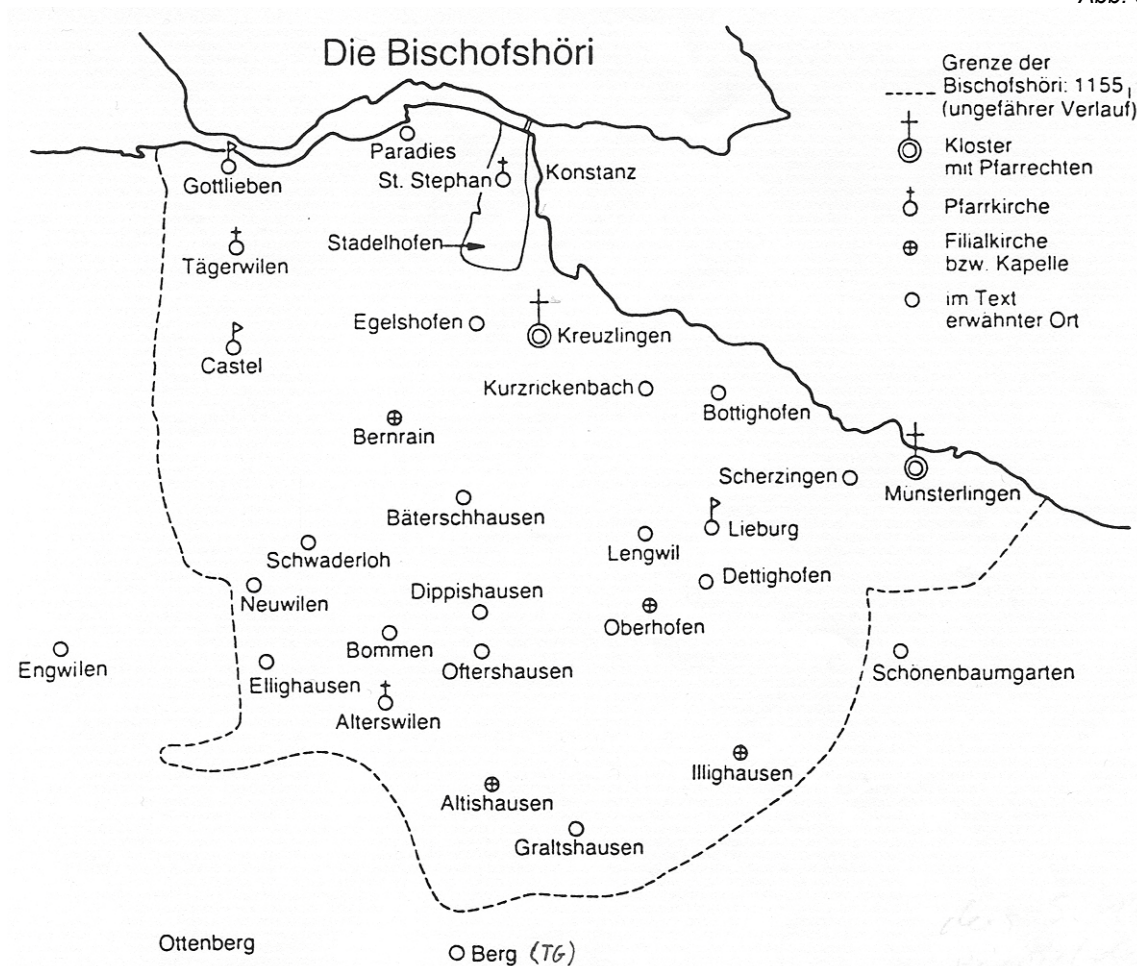
Im Gegensatz zu vielen Bereichen der Schweiz blieb um den Bodensee die mittelalterliche Güterzersplitterung erhalten. Dennoch gab es Ansätze zur Territorialisierung.

Die Stadt Konstanz versuchte bis ins 15. Jahrhundert, sich im Thurgau ein Territorium aufzubauen. Dazu wurden durch den Rat

oder einzelne Bürger eine Vielzahl von einzelnen Rechten, Herrschaften, aber auch die Landgrafschaft und das Landgericht erworben (MAURER 1989: I/72 ff). Eine der Erwerbungen war 1431 resp. die Herrschaft Weinfelden (HBL 1921-34: 7/458 ff.).

Dem Bischof von Konstanz gelang über eine gewisse Verdichtung von Rechten hinaus keine Territorialisierung. Ein älteres Rechtsterritorium bildete die sog. „Bischofshöri“. Das Gebiet, dessen Rechtsnatur und spätere Veränderung noch zu untersuchen wäre, bildete so etwas wie einen engeren „Sprengel“ des Bischofssitzes und umfasste sicher wesentliche kirchliche und weltliche Rechte in den inbegriffenen Ortschaften (MAURER 1989: I/31).

Das Gebiet der Bischofshöri im 12. Jahrhundert (Aus: MAURER 1989: I/31)
Abb. 3



Ein ähnliches Gebilde war die z.T. mit der Bischofshöri zusammenhängende Gerichtsvogtei Eggen. Im 18. Jahrhundert war sie im Besitz der Stadt Konstanz, welche hier immerhin das Blutgericht ausübte. Eine Richtstätte befand sich beim „Chäsbach“ (STRAUSS 1946: I).

5. Bedeutungswandel

Bis etwa zum 15. Jahrhundert besass die Stadt Konstanz eine herausragende Stellung im Oberdeutschen Raum, sowohl als Handels- als auch als Produktionszentrum. Eine Reihe einschneidender Ereignisse und Entwicklungen im 15. Jahrhundert brachten hier eine Änderung.

Das Konzil von 1414 -1418 erzeugte einen Wirtschaftsboom, der aber längerfristig die Wirtschaft der Stadt, insbesondere die produktiven Gewerbe, schädigte (MAURER 1989: II/10 f.). Die Konkurrenz der St. Galler Leinwandindustrie begann sich bemerkbar zu machen, während in Konstanz diese in eine massive Krise geriet, von der sie sich nicht mehr erholte (WIELAND 1953: I/35 f.). Ganz wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung dürfte der Konflikt mit den grossen Handelsgesellschaften gehabt haben. Diese erlangten in gewissen Gebieten monopolartige Stellungen, welche die zunftorientierte Wirtschaftsstruktur sprengten. Die Gegenreaktion der Zünfte führte zwischen 1425 und 1429 sogar zu einem Verbot solcher Gesellschaften. Diese versuchten sich anderswo zu etablieren (MAURER 1989: II/55 – 57). Immerhin blieb Konstanz für St. Gallen eine Konkurrenz, deren man sich mit verschiedenen Verboten zu erwehren suchte, vor allem um 1520 und gegen 1600 (WIELAND 1953: I/75 ff., 90 f.). Auch die Etablierung einer Rorschacher Textilproduktion durch den Abt von St. Gallen ging zu einem guten Teil auf Kosten von Konstanz (WIELAND 1953: I/91; EITEL 1970: 517).

Im politischen Umfeld beeinträchtigten der Verlust des thurgauischen Hinterlandes ab 1460, die Reformationswirren und der Verlust der Reichsfreiheit an Österreich (1459) das ökonomische und politische Gewicht der Stadt erheblich. Konstanz wurde daher mehr und mehr zu einem grossen Regionalmarkt (DORBAS 1991: 11 f., 107, 147; HEUSCHEN 1969: 14-16). Der Handelsaustausch innerhalb der weiteren Bodenseeregion im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit besass ein beträchtliches Ausmass, da sich hier eine regionale Spezialisierung entwickelt hatte. Vor allem beim Getreide-, Wein- und Holzhandel bildete Konstanz eine Drehscheibe, weniger beim Salz (EITEL 1970: 511 ff., 521 ff.). Allerdings war das Handelsgeflecht nicht mehr auf einige wenige Orte konzentriert. Als Hauptmarkt für den Getreideexport etablierte sich Überlingen, beim Wein Lindau (vergl. unten). Im Lebensmittelhandel mit der Eidgenossenschaft etablierte sich z.T. Gottlieben (EITEL 1970: 525). Diese Entwicklung ist wohl im Rahmen einer eidgenössischen Politik zur Sicherung der Versorgung am österreichischen Konstanz vorbei zu sehen.

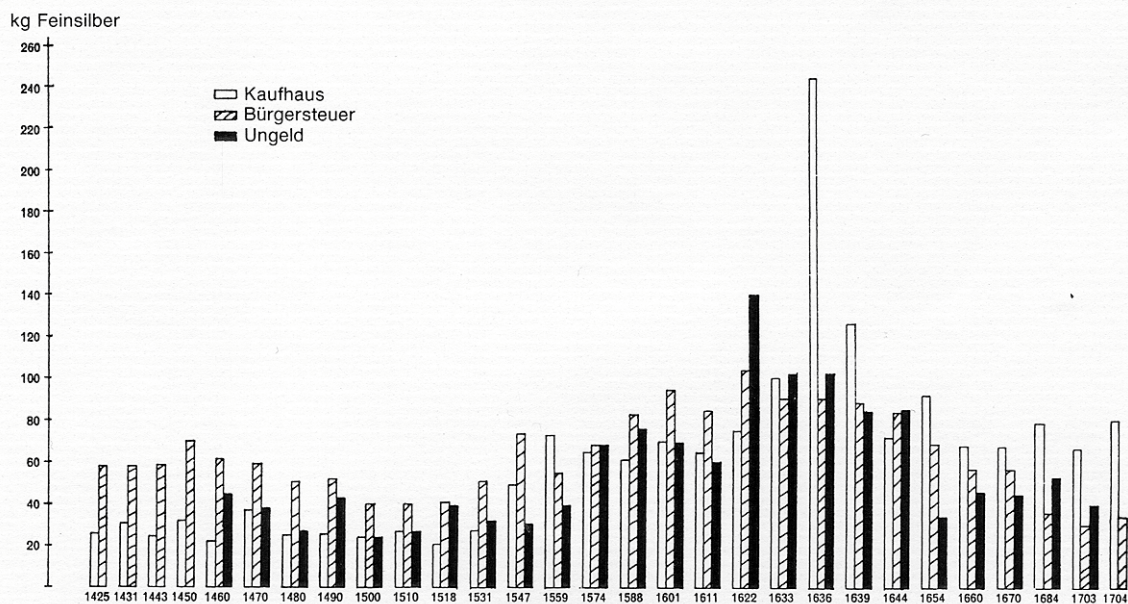
Als internationale Handelsdrehscheibe verlor Konstanz seine grosse Bedeutung im Nord-Süd-Handel, der sich vom westlichen Bodenseeraum weg verlagerte. Hingegen konnte es im eher wachsenden Ost-West Handel natürlich kaum umgangen werden. Es ist daher auch keine deutliche Verschiebung des Gewichtes etwa nach Schaffhausen feststellbar (EITEL 1970: 508 f., 545).

Dennoch blieb die Stadt hinter St. Gallen und Lindau einer der wichtigsten Absatz- und Verkaufsmärkte der Region. Es handelte sich immerhin um eine der grössten Siedlungen in der Region, welche als solche schon einen Markt bot. Im 17. Jahrhundert und vor allem nach dem 30-Jährigen Krieg setzte für gewisse Güter wie Salz, Rebstecken oder Eisen eine Belebung des Handelsvolumens ein, während vor allem für Getreide und andere eine dauerhafte

Verminderung eintrat (ZIMMERMANN 1991: 171 f.; EITEL 1970: 521, 544).

Die Einnahmen des Konstanzer Kaufhauses spiegeln deutlich die langfristige Entwicklung der Bedeutung der Stadt (Aus: ZIMMERMANN 1991: 286).

Abb. 4



Einnahmen der Stadt aus dem Kaufhaus, der Bürgersteuer und dem Ungeld 1425–1704

St. Gallen:

Zur zentralörtlichen Bedeutung der Stadt St. Gallen (mit Kloster) vgl. IVS Dokumentation SG.

Rorschach:

Rorschach ist einer der ältesten Markttorte am See; das Marktrecht wurde bereits 947 vom Abt verliehen (BORCHERS 1956: 326).

Spätestens im 15. Jahrhundert versuchte der Abt, in Rorschach einen Schwerpunkt zu legen. Ein erster Versuch, die Verlegung des Klosters nach Rorschach, wurde von der Stadtbürgerschaft im sog. Sanktgaller Klosterbruch abgewehrt. Immerhin konnte der Abt der Stadt 1490 den für diese wichtigen Hafen Steinach abnehmen. Ein Versuch, einen Zollzwang und damit auch Stapelzwang in Rorschach zu etablieren, scheiterte 1558 (KNOEPFLI 1962: 23). Ebenso scheiterte 1741 ein analoges Unterfangen für den Kornmarkt (GÖTTMANN 1991: 256). Auch baulich wurde offenbar von den Äbten massiv investiert. Der Hafen entstand etwa an heutiger Stelle 1484-89, wurde 1746 sowie 1767-96 erweitert und umgebaut (BOARI 1982: 179).

1746–48 entstand auch das mächtige Kornhaus. Die äbtische Kornmarktpolitik im 18. Jahrhundert (wahrscheinlich auch früher) war darauf ausgerichtet, die Abhängigkeit vom städtischen Kornmarkt zu reduzieren. Die Stadt St. Gallen bildete offenbar einen Sammel- und Verteilknoten der Getreideeinfuhr über die Häfen von Steinach, Arbon und in geringem Masse Horn. Die Stadt versuchte, ihren Getreideimport an Rorschach vorbei über diese Hafenorte zu leiten und kontrollierte so die Versorgung des Appenzellischen und von Teilen des Toggenburgs. Es gelang dem Abt auch 1741 nicht, die beträchtlichen Steinacher Einfuhren mit einem Zollzwang nach Rorschach umzuleiten um so besser zu kontrollieren. Rorschach blieb daher für die Getreideeinfuhren im 17. und 18. Jahrhundert neben Steinach unbedeutender (GÖTTMANN 1991: 253 ff.). Eine weitere Massnahme zur Verbesserung der Getreideversorgung des äbtischen Gebietes stellte der Bau der „Fürstenlandstrasse“ 1774–76 dar. Damit wurden zusätzliche Vernetzungsmöglichkeiten, vor allem auch zwischen Wil und Rorschach geschaffen (GÖTTMANN 1991: 257 f.).

Seit dem 17. Jahrhundert entwickelte sich auch im äbtischen Gebiet eine Leinwandproduktion. Gefördert von den Äbten wird Rorschach deren „Hauptort“. Unter anderem wurden Konstanzer Unternehmer abgeworben (EITEL 1970: 517, 528). Rorschach entwickelte sich in der Folge zu einem bedeutenden Leinwandort. Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte wiederum die neue Strasse nach Wil sowie der Wasserweg nach den Zurzacher Messen. Im 18. Jahrhundert sitzen die wichtigsten Firmen im Tuchhandel nach Italien in St. Gallen, Rorschach, Arbon und Hauptwil (EITEL 1973: 86). Diese Firmen konnten auch in Lyon Fuss fassen und so das Quasimonopol der Stadt St. Gallen durchbrechen (MAYER 1981: 94). In diesem Punkt war also die äbtische Politik von Erfolg gekrönt.

*Kornhaus mit Gasthaus zum Rorschacher Löwen am Ende des 18. Jahrhunderts (Aus: KELLER 1925).
Abb. 5*



Steinach:

Steinach war neben Arbon und Rorschach einen der alten, mit Stadt oder Abtei St. Gallen eng verbundenen Häfen. Frühe Belege für Kornlieferungen aus Steinach nach dem Kloster liegen schon für die Jahre 872 und 827 vor (MOSER 1930: 20). Ein Hafen mit einem Schiffracht („Fahr“) ist ab dem 14. Jahrhundert im Besitz der Stadt St. Gallen nachweisbar. Mit dem „Klosterbruch“ kam dieses Recht samt Hafen in den Besitz des Klosters. Da sich die äbtische Politik vor allem auf Rorschach stützte, muss Steinach gewisse Hemmnisse erfahren haben (MOSER 1930: 75, 115). Ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts belegen die dortigen Zollerträge intensiven Warenaustausch städtischer Kaufleute u.a. mit Überlingen, Friederichshafen und Radolfzell (SONDEREGGER 1994: 169 f.). Hierbei dürften Tuche das Hauptvolumen ausgemacht haben.

Dazu kommt eine überragende Bedeutung für die Einfuhr süddeutschen Getreides. Steinach bildete im 17. und 18. Jahrhundert zusammen mit Konstanz den bei weitem wichtigsten Hafen auf dem Südufer. In der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts erfuhren die Mengen eine glatte Verdoppelung. (GÖTTMANN 1991: 253 ff.). Steinach wurde vor allem von den Stadt-St. Gallischen Einfuhren beansprucht. Von Steinach (und Uttwil) aus wurden vor allem der Oberthurgau, die Gegend um Bischofszell, das östliche Toggenburg und Appenzell versorgt. In diesen Regionen hatte sich eine Protoindustrie entwickelt; sie waren daher auf Getreideimporte angewiesen (GÖTTMANN 1991: 197, 253 ff.; vgl. unten Abschnitt Getreide).

Der Hafen Steinach war auch wichtig als Drehscheibe in einer ähnlichen, innerregionalen Austauschbeziehung. Im St. Galler Rheintal wurde intensiv Wein produziert und dafür das Getreide aus anderen Gegenden bezogen. Der Austauschhandel war dabei teilweise von der klösterlichen Wirtschaft vermittelt, welche je entsprechende Naturalabgaben umschichtete. Drehscheibe für Teile dieses Warenstroms war auch der Hafen Steinach (SONDEREGGER 1994: 223).

Kleinere Hafenorte am See

Im Folgenden werden einige der kleineren Hafenorte (von Nord nach Süd) erläutert. Aspekte ihrer Ausstattung wie Bleichen oder Mühlen kommen in einem späteren Abschnitt zur Sprache.

Kreuzlingen und Bottighofen:

Nach dem mittelalterlichen Ort Konstanz mit Markt und altem Hafen, folgt gleich südlich die immer umstrittene ältere Schiffflände des Klosters Kreuzlingen, etwa im Bereich des heutigen Hafens Kreuzlingen gelegen (STRAUSS 1957). Klöster waren wichtige Teilnehmer im Handel am See, sowohl als grosse Aufkäufer als auch als Verkäufer von eigenen Produkten und Natureinnahmen. Daher war eine eigene Transportinfrastruktur mit Schiffflände und Lagerhaus selbstverständlich. Die Schiffflände wurde nach 1633 in die Nähe des ehemaligen Siechenhauses beim Hörnli verlegt (STRAUSS 1957: 26; LEISI 1962).

Weiter südlich steht das Schössli Bottighofen. Im 17. Jahrhundert bewilligten die Eidgenossen eine Gred mit Gredgeld (JEZLER 1976: 15); in der Folge entstand ein Hafen (TREGELE Landstrasse 1767). Dies steht im Zusammenhang mit der zunehmenden Umgehung des Konstanzer Hafens und Marktes infolge der ökonomischen und politischen Abspaltung der Stadt vom ehemaligen thurgauischen Hinterland. Daraus entwickelte sich ein ausgedehnter Konflikt um die Hafenrechte, mit Grenzstreitigkeiten, der bis in die Neuzeit hineinreichte. (Eingeschlossen in die Bewilligung war auch ein Weggeld mit Unterhaltungspflicht für die gewölbte Brücke in Bottighofen.) In späteren Jahrhunderten wurde diese Gred vom Müller von Bottighofen erworben - an Stelle des herrschaftlichen Kornhandels tritt ein Müller. Diese "Untere Mühle" ist seit dem 13. Jahrhundert belegt (JEZLER 1976: 15 f.; NATER 1971: I/15 f.).

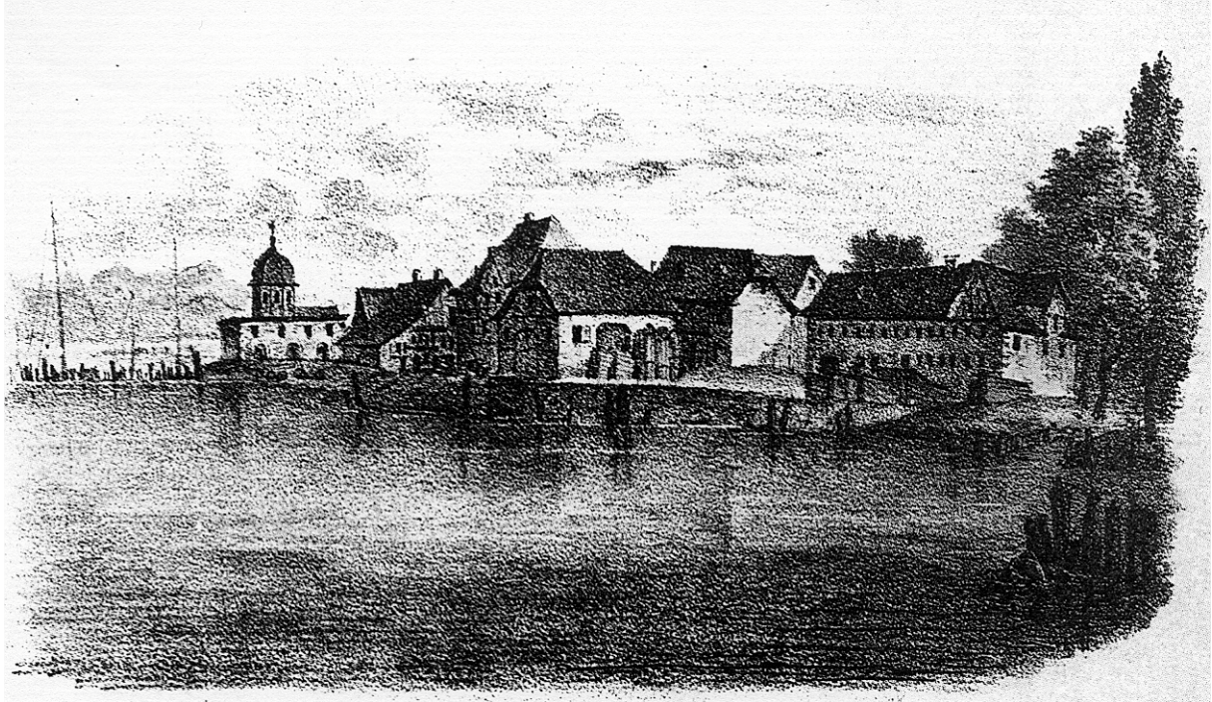
*Eines der seltenen Fotos eines Bodensee-Lastschiffes. Eine grosse Ladung Brennholz wird um 1910 an der Landestelle Münsterlingen gelöscht (Aus: BURKHARDT 1991: 156).
Abb. 6*



Uttwil:

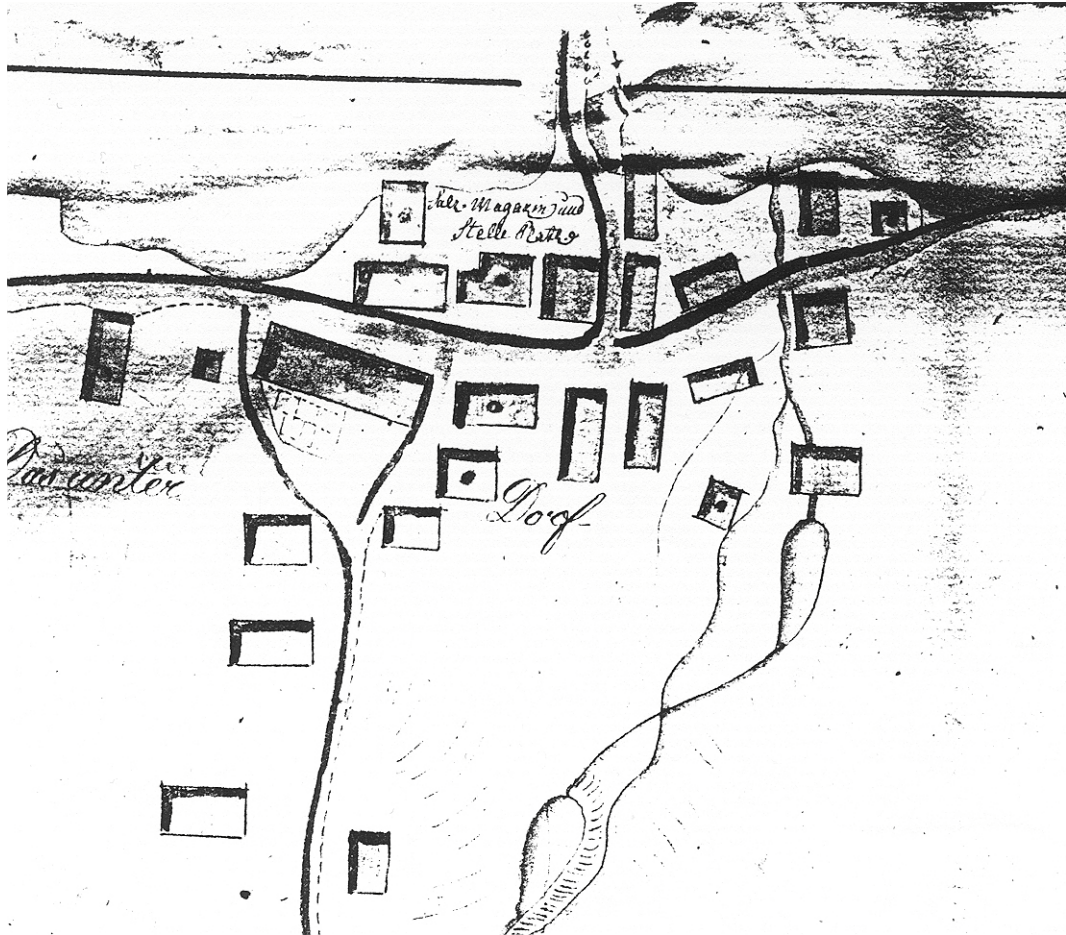
Uttwil war in der frühen Neuzeit zwischen Arbon und Konstanz der wichtigste Hafenort. Insbesondere war er einer der wichtigen Häfen für die Einfuhr des süddeutschen Getreides. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war er nach Konstanz und Steinach der mengenmässig drittgrösste Hafen. Von Uttwil (und Steinach) aus wurden vor allem der Oberthurgau, die Gegend um Bischofszell, das östliche Toggenburg und Appenzell versorgt (GÖTTMANN 1991: 197, 253 ff.). Besonders gefördert wurde dieser Handel durch den Bau der Strasse Uttwil – Bischofszell 1792 (TG 152.2; LÜCHINGER 1979: 25).

*Die Dölle-Häuser am Hafen Uttwil um 1830. (Lithographie J. A. Pecht, 1823/33 aus HÄNZI 1989).
Abb. 7*



In Uttwil wurde auch Salz angelandet zur Salzversorgung der Region Oberthurgau. Etwa seit dem 17. Jahrhundert hatte sich die Kaufmannsfamilie der Dölle eine monopolartige Stellung geschaffen. Sie versorgte die ganze östliche Hälfte der Landgrafschaft Thurgau. Sie konnte recht frei unternehmerisch handeln, da die Besatzung der Landgrafschaft immer frei war (HÄNZI 1989: 55 ff.). Am See entstand ein Hafenquartier mit Lagerhäusern. Es gab einige Schifferfamilien, die eine grössere Flotte von Schiffen besaßen (HÄNZI 1989: 47).

Die Landestelle Uttwil mit „Salz-Magazin und Stelle Platz“.
Ausschnitt aus einem Projektplan für Strassenanschlüsse zum
Hafen Uttwil um 1800 (STRASSEN UTTWIL um 1800)
Abb. 8



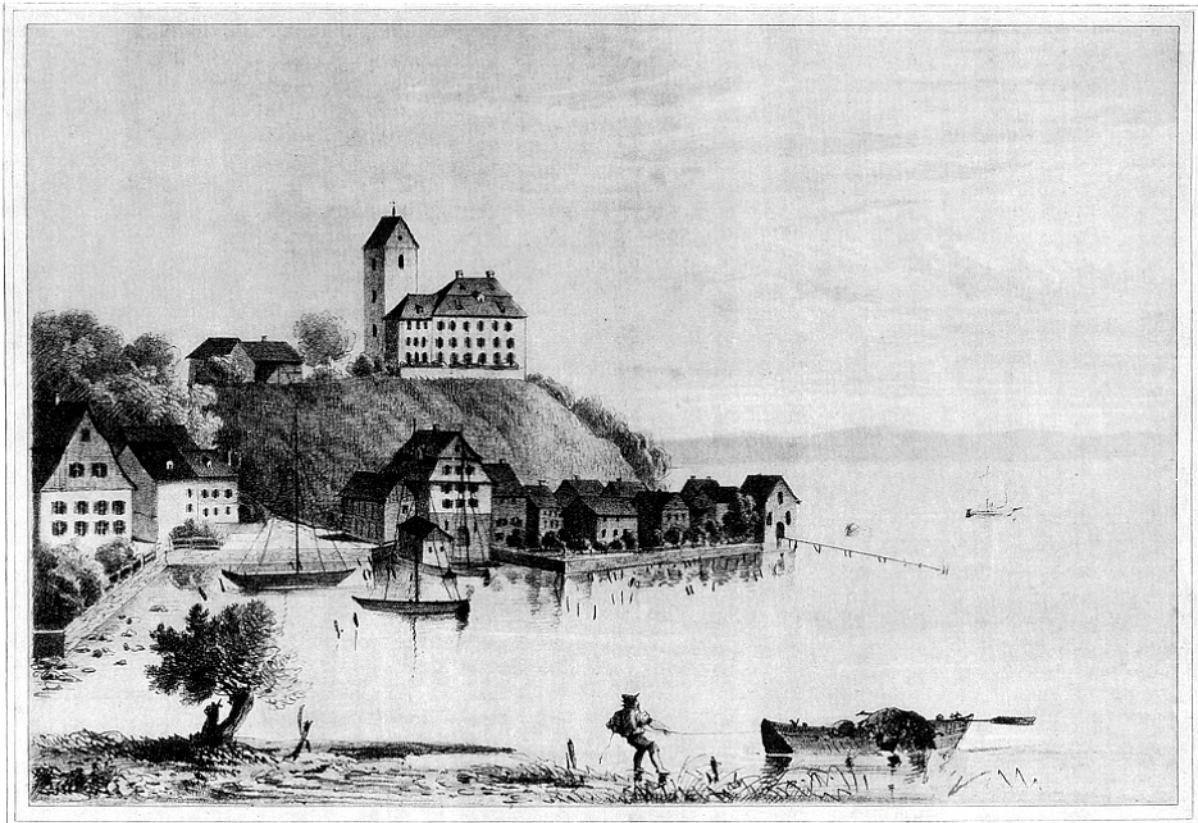
In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts versuchen die Schifflleute, den Bau des neuen Bodenseehafens nach Uttwil zu ziehen. Da das nicht gelang, wurde nach 1844 und vor allem mit dem Bahnbau 1856 Uttwil völlig bedeutungslos (HÄNZI 1989: 85 ff).

Romanshorn:

Romanshorn war im Mittelalter eine kleinere Gerichtsherrschaft im Besitz des Klosters St. Gallen (HBLS 1929: 690 f.). Als Hafen war der Ort bedeutungslos. Im 15. Jahrhundert bestand ein Landesteg, der schlecht und recht vom „Taffernwirt“ (zum „Schiff“?) unterhalten wurde (BOLTSHAUSER 1873: 63; TOBLER 1979: 63). In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entstand ein längerer Steg mit Pfahlreihe als Wellenbrecher (BOLTSHAUSER 1873: 101). Auch um 1760 war der Hafen noch sehr klein. Es gab einige Schiffer, die in der Frühneuzeit durchaus den ganzen Boden- und Untersee befuhren; zusammen mit der Fischerei bot der See für den kleinen Ort eine wichtige Einnahmequelle (TOBLER 1979: 91; BOLTSHAUSER 1873: 51; SCHIFFERSTREIT 1748). Ein Marktschiff ist um 1800 fassbar. Der Inhaber hatte die Pflicht,

jährlich den Weinertrag nach Rorschach zu führen
(BOLTSHAUSER 1873: 101).

*Der alte Hafen Romanshorn in einer Darstellung um 1760 (Aus:
TOBLER 1979: 71).
Abb. 9*



Eine eigene Organisation der Schiffer entstand erst nach 1800, ein „Grethaus“ 1815. Ein „Spetitionsgeschäft“ wurde erst 1812 gegründet (BOLTSHAUSER 1873: 101). Der Ort erhielt zwar 1818 eine direkte Postlinie nach Württemberg, aber eine fahrbare Strasse nach Westen gab es noch nicht, sodass Furwerke den Umweg über Uttwil oder Egnach machen mussten (BOLTSHAUSER 1873: 104).

Der moderne Hafen Romanshorn um 1930 aus einem ähnlichen Blickwinkel wie die vorhergehende Abbildung (Aus: MUGGLI 1930).

Abb. 10



Gegen 1840 entstanden Projekte für einen Hafen am oberen See. Es entstand eine Konkurrenz zwischen Arbon, Uttwil und Romanshorn, die schliesslich 1840 in einem Entscheid für Romanshorn endete. Der Hafen wurde 1844 vollendet und eine neue Strasse Amriswil – Romanshorn 1838–39 gebaut (BOLTSHAUSER 1873: 104–107). Damit setzte eine gewaltige Veränderung ein. 1856 wurde die Bahnlinie Zürich – Romanshorn eingeweiht und zugleich der Hafen erweitert. Romanshorn entwickelte sich in der Folge zu einem wichtigen Einfuhrhafen vor allem für Getreide aus dem Osten (BOLTSHAUSER 1873: 109 f.). Um 1920 war der Ort der grösste Lagerplatz für Holz, Bretter und Getreide der Schweiz (GLS: 1906: 225 f.).

Arbon:

Arbon zählt ebenfalls zu den frühen Märkten. Aus diesem Marktrecht entwickelte sich eine kleine Stadt, wie sie in der Öffnung von 1255 erscheint. Nach 1255 konnte der Konstanzer Bischof die ursprünglich konstanzerische, dann entfremdete Herrschaft zurückkaufen. Die bei diesem Handel errichtete Öffnung von 1255 legt in Punkt 23 fest, dass ein Weg um die Stadt bestehen solle, auf dem alle mit einer Last gehen können. Damit ist dem Ort ein Zollrecht wohl abgesprochen. Auch sonst wirkt die "Stadt" genannte Siedlung eher als ein Dorf mit Mauer (OFFNUNG ARBON 1255).

Arbon wurde in der Folge bis zum Ende des 18. Jahrhunderts von bischöflichen Beamten verwaltet. Es war somit nie eine freie Stadtgemeinde (FEGGER 1956-1963 II: 235 - 37).

Seit dem 14. Jahrhundert bestand in Arbon eine nicht besonders bedeutende Leinwandproduktion. Das Städtchen hatte immerhin eine eigene Schau, war aber stark auf Konstanz ausgerichtet (AMMANN 1953: 263).

Arbon bildete im 17. und 18. Jahrhundert einen der Häfen, über die die Stadt St. Gallen ihren Getreideimport abzuwickeln versuchte, um das äbtische Rorschach zu vermeiden. Die Mengen waren bei weitem kleiner als in Steinach. Von Arbon aus (neben Uttwil und

Steinach) wurden vor allem der Oberthurgau, die Gegend um Bischofszell, das östliche Toggenburg und Appenzell versorgt. (GÖTTMANN 1991: 197, 253 ff.).

Horn:

Horn war einer der unbedeutenderen Markt- und Hafenorte. Der Markt bestand seit dem Mittelalter (PEYER 1979: 33). In der Frühneuzeit wurde auch in Horn einiges an Getreideimport angelandet, welches aber vor allem lokal konsumiert wurde (GÖTTMANN 1991: 253 ff.). Um 1800 bestand ein Ländezoll (d. h. wohl auch eine Sust) (JEZLER 1976: 6-8).

Marktschiffe:

Im letzten Viertel des 14. Jahrhundert entwickelte sich die Institution des "Marktschiffes". Es handelte sich um ein Boot, welches regelmässig Personen mit ihren Gütern zum betreffenden Markt brachte, eine fahrplanmässige Frachtfuhr also (BURMEISTER 1982: 167: Belege 1368-1416 für Konstanz, Arbon, Lindau, Schaffhausen, Bregenz). 1383 transportierte das Lindauer Marktschiff immerhin jeweils 60 Personen mit ihren Handelsgütern. Diese Institution scheint sich bis ins 19. Jahrhundert gehalten zu haben. Noch 1813 regelt der Kleine Rat des Kantons Thurgau die "Markt- oder Bothen-Schiffahrten". Danach besass das Marktschiff einer Gemeinde meistens das alleinige Recht, die Waren aus dieser Gemeinde in den Marktort zu bringen (REGULATIV 1813). Offenbar gab es eine grosse Anzahl solcher Marktschiffe.

Monopole und Privilegien

Die Schifffahrt war im Mittelalter prinzipiell frei (BURMEISTER 1982: 173). Dennoch entstanden im Laufe der Zeit immer mehr Monopole und Regelungen. Deren Entstehung und Veränderung ist im einzelnen schwierig zu verfolgen. (Eine umfassende Untersuchung dieses Fragekomplexes fehlt bisher.) Es war offenbar das Bestreben der Landesherren, hier ein Regal zu erlangen. Ebenso versuchten natürlich die Städte, den wichtigen Handelsverkehr zu kontrollieren und zu monopolisieren. Eng verwoben mit diesem Prozess ist sodann die im Abschnitt zur Schiffsbautechnik dargelegte technische Kontrolle. Normierung ist eine Voraussetzung für die Kontrolle von Zöllen, Privilegien usw.

Es entstand ein kompliziertes Geflecht von Einzelrechten, welche seit dem 16. Jahrhundert etwas präziser fassbar werden. Monopole nach Produkt, Schiffstyp oder Routen bestanden und wurden jeweils erbittert verteidigt. Einige der wichtigeren seien im folgenden erwähnt.

Auf dem Obersee besaßen die Lindauer und Bregenzer Schiffsleute beim Transport mit Ledinen eine beherrschende Stellung, wenn auch kein umfassendes Monopol. Aber beim besonders wichtigen Salz besaßen diese Schiffer ein eigentliches Monopol für den Transport vom oberen Seebecken bis Schaffhausen (EITEL 1970: 516). Es wird dies von anderen Autoren auch „nur“ als ein de facto Monopol dargestellt, welches die Lindauer zu erwerben trachteten (LOEWE 1909: 17).

Konstanz besass „auf dem ganzen Obersee bis Lindau ein Geleit- und Schutzrecht für alle Schifffahrt“ (KIMMIG 1954: 30, ohne Datierung und Quellenangabe). Die genaue Natur und Geschichte dieses Rechtes wäre noch zu untersuchen.

Auf dem Untersee besaßen nur die Konstanzer resp. die Reichenauer Ledischiffe (STAUBER 1934: 195 ff.). Es bestand im 15. und 16. Jahrhundert ein faktisches Konstanzer Monopol für den Transport bis Zurzach (AMMANN 1948: 80 f.). Im 17. Jahrhundert versuchten Schiffer aus Mammern am Untersee, ein eigenes Ledischiff zu erhalten. Aber sowohl die Eidgenossen als auch der Konstanzer Bischof verhinderten dies (STAUBER 1934: 200 f.). Auch die Stadt Schaffhausen beanspruchte auf dem Rhein ober- und unterhalb des Rheinfalls Monopole (BÄCHTOLD 1996: 12; AMMANN 1948: 80 f. schätzt hingegen die Schaffhauser Schiffeleute als eher unwichtig ein.).

Im 17. Jahrhundert besaßen die Steiner Schiffer auf dem Rhein und Untersee bis Gottlieben ein Privileg für den Transport mit kleinen Schiffen, die Schiffer von Eschenz und Mammern ein solches nur auf dem Untersee (STAUBER 1934: 195 ff.).

Auch für Güter gab es Einschränkungen. So besaßen die Bregenzer das Monopol für die Ausfuhr von Rebstickeln aus dem Bregenzer Wald, die Überlinger für die Getreideausfuhr (ZIMMERMANN 1991: 170; GÖTTMANN 1991).

Unter Monopole wären auch die oben erwähnten Marktschiffe aufzuführen, welche auf örtlicher Ebene ein Exklusivrecht besaßen. Und in diesem Zusammenhang ist auf die verschiedenen Stapelzwänge oder mindestens Zollzwänge zu verweisen, von denen am wichtigsten der Zoll in Konstanz und der Umlad in Schaffhausen waren.

Aus den faktischen Überlinger oder Lindauer Monopolen leiteten sich, sozusagen als Sekundärmonopol, sog. „Schiffahrts-Gerechtsame“ ab, welche ihren Inhabern vom jeweiligen Hafenort ausgestellt wurden. So besaß in Uttwil die Familie Uhler solche Rechte von Lindau und von Überlingen. Das Überlinger Recht wurde von 1677 bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts von der Familie gehalten und mehrfach erfolgreich verteidigt (HÄNZLI 1989: 69-73). Sozusagen das Gegenmonopol auf der südlichen Seeseite bildete die Regelung der Getreideabfuhr aus dem Importhafen. Diese war beispielsweise im äbtischen Machtbereich ein konzessioniertes Gewerbe. Für die Abfuhr aus Rorschach besaßen die Fuhrleute der Gemeinden Mörschwil und Goldach. Für die Steinacher Abfuhr gab es ein besonderes Recht der dortigen Fuhrleute (KELLER 1925: 40 f.).

Waren

Da zur Schifffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein noch keine umfassende und gründliche Bearbeitung vorliegt, sind quantitative Aussagen zu den wichtigsten Transport- und Handelsgütern mit Unsicherheit behaftet. Es gibt aber gute Gründe, einige Produkte in den Vordergrund zu stellen: Getreide, Salz, Textilien, Leinwand, Holz und Wein. Im folgenden soll zum Salz- und Getreidehandel eine sehr geraffte Übersicht geboten werden.

Zum Getreidehandel in der Bodenseeregion sollen zwei Aspekte schwerpunktmässig dargestellt werden. Das sind zum einen die Versorgung der Region resp. der Landgrafschaft Thurgau und zum andern die interregionale (internationale) wirtschaftliche Differenzierung zwischen Nord- und Südufer des Bodensees.

Getreideversorgung der Region:

Ganz sicher war die Region der Landgrafschaft Thurgau auf eine gewisse Einfuhr angewiesen, v.a. in der Frühneuzeit (vgl. unten). Die Marktstruktur, in der diese Importe verteilt wurden, dürfte weitgehend auch die Verteilung der Eigenproduktion gewährleisten haben.

Die wichtigsten Märkte im mittleren Thurgau waren Steckborn, Weinfelden und Wil, welche jeweils ein grösseres Umfeld versorgten.

Steckborn wurde mit Getreide aus Süddeutschland versorgt und dürfte sein engeres Hinterland versorgt haben. Zudem spielte es eine Rolle für die Weiterleitung der Importe vom Nordufer des Untersees (GÖTTMANN 1991: 197).

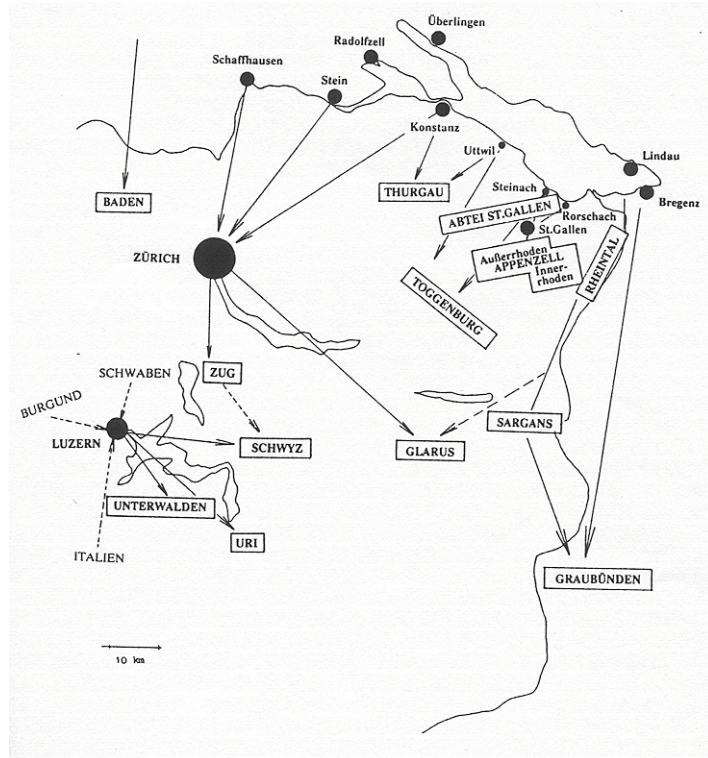
Weinfelden und Wil bildeten reine Regionalmärkte und wurden vor allem von Konstanz und Uttwil her alimentiert. Gelegentlich tauchten allerdings auch hier Einkäufer aus grösserer Distanz auf. So 1499 aus der Stadt St. Gallen. Ansonsten versorgte Wil vor allem das Toggenburg und Weinfelden den Mittelthurgau (BOSCH 1913: 15, 45; RUNDSTEDT 1930: 180; EITEL 1970: 512; vgl. auch TG 14 und TG 15).

Neben seiner Funktion als Drehscheibe versorgte Konstanz ein regionales Einzugsgebiet. Es setzte allerdings nur ca. 1/6 des Überlinger Umsatzes um (EITEL 1970: 515).

Hingegen bildeten Uttwil und Steinach eigentliche Verteilzentren. Von Uttwil aus wurde vor allem der Oberthurgau, direkt oder indirekt das Toggenburg und die Region um Bischofszell versorgt (HÄNZI 1989: 68, 71; GÖTTMANN 1991: 197). Uttwil setzte im 18. Jahrhundert die Hälfte des Überlinger Umsatzes um. Von Steinach aus erfolgte die Versorgung einer ähnlichen Region wie von Uttwil aus. Dazu kommen noch Appenzell und St. Gallen (GÖTTMANN 1991: 197. Vgl. die Kartenabbildung).

Rorschach versorgte vor allem das Fürstenland und ebenfalls das Toggenburg (BOSCH 1913: 4).

*Importwege für schwäbisches Getreides
im 18. Jahrhundert und die Verteilung in
der Nordostschweiz (Aus: GÖTTMANN
1991: 197).
Abb. 11*



Winterthur, Frauenfeld, Stein am Rhein und Schaffhausen mit Feuerthalen bildeten die Getreidemärkte des westlichen Kantonsteils.

Stein und Schaffhausen dienten wiederum als Importmärkte, während Winterthur und Frauenfeld nur regionale Versorgungsgebiete aufwiesen.

Einen Aspekt der Getreideversorgung der Landgrafschaft stellen natürlich die zahlreichen Mühlen dar. Bei einer ersten Betrachtung scheinen sich die Mühlen geographisch und zeitlich einigermaßen regelmässig zu verteilen. Es gibt aber auch Ausnahmen, welche möglicherweise mit dem Getreidehandel um den Bodensee zusammenhängen. Auf sie sei im Sinne einer Hypothese hingewiesen. Im heutigen Kreuzlingen und dem heutigen Amriswil fallen die vielen Mühlen auf. Beide Orte waren vor dem 19. Jahrhundert wesentlich weniger dicht besiedelt als heute und bestanden aus einem oder mehreren kleineren Dörfern. Die vielen Mühlen bei Kreuzlingen legen einen Zusammenhang mit dem Umschlagplatz Konstanz und natürlich auch mit der Stadt Konstanz als Konsumort nahe. Im Falle von Amriswil ist ein zu vermutender Zusammenhang weniger offensichtlich. Der Ort liegt aber nahe beim Einfuhrhafen Uttwil und zugleich etwa in der Mitte zwischen den Märkten Weinfelden, Bischofszell und Arbon.

Internationale Struktur

Wahrscheinlich seit dem 16. Jahrhundert begann sich zwischen Süddeutschland und der östlichen Schweiz eine wirtschaftliche Differenzierung herauszubilden. In der östlichen Schweiz begann sich eine stärker gewerbliche Struktur zu entwickeln, welche eine

eigentliche protoindustrielle Region entstehen liess. Umgekehrt fand in Schwaben eine zunehmende Verlagerung auf landwirtschaftliche Produktion statt. Vor allem seit dem 17. Jahrhundert entstand daraus ein umfangreicher, komplementärer Güteraustausch, welcher für die Verkehrsgeschichte relevant ist. Die Ostschweiz bezog zunehmende Getreidemengen aus Schwaben. Diese Strukturen und Prozesse sind umfassend von GÖTTMANN (1991) dargestellt. Eine weitere komplementäre Austauschbeziehung entstand aus dem Umstand, dass sich die (ost)schweizerische Landwirtschaft sowohl im heimindustriellen Bereich als auch im übrigen sehr stark auf Viehwirtschaft umstellte. Daher musste sie einerseits Getreide nachfragen und andererseits Milchprodukte wie Butter, Schmalz und Käse auch nördlich des Bodensees anbieten (GÖTTMANN 1991: 183 ff.).

Erste Anzeichen für eine wachsende Bedeutung der süddeutschen Getreideproduktion für die östliche Schweiz finden sich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. So wurden um 1530 verschiedene Verträge zur Sicherung der Versorgung abgeschlossen; vor allem die „Erbeinigung“ zwischen den Eidgenossen (XIII Orte) und Kaiser Maximilian I ist hier zu nennen. Und während sich der Zürcher Kornmarkt im 15. Jahrhundert noch indirekt über Schaffhausen oder Stein am Rhein versorgte, fanden später offenbar vermehrt direkte Bezüge in Schwaben statt (BOSCH 1913: 8 ff.; RUNDSTEDT 1930: 26, 33, 41). Auch die Errichtung des Kornmarktes Rorschach 1497 ist wahrscheinlich in diesem Zusammenhang zu sehen (KELLER 1925: 4; BOSCH 1913: 15).

Trotz der vielen Getreidesperren aus ökonomischen und politischen Gründen, scheint im ganzen 16. Jahrhundert keine wirkliche Stockung der Getreideeinfuhr in die Schweiz aufgetreten zu sein. Nach wie vor bleiben allerdings das Elsass und Burgund wichtige Liefergebiete (BOSCH 1913: 18 ff.).

Das 17. Jahrhundert bringt eine allmähliche Verschiebung der Gewichte. Seit der 2. Jahrhunderthälfte bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts steigerten sich die Exportmengen stetig (GÖTTMANN 1991: 231 f.). Bereits um 1610 betrug der Überlinger Umsatz ca. 7000 Tonnen. Ulm, der grösste Kornhandelsplatz Süddeutschlands im 19. Jahrhundert, wies noch um 1835 ‚nur‘ ca. 8800 Tonnen auf (EITEL 1970: 513 f.). Der Zürcher Kornmarkt setzte schliesslich Ende des 18. Jahrhunderts ca. 140'000–160'000 Mütt Kernen um. Davon stammten allein ca. 100'000 Mütt aus Schwaben, welche grossteils in die Innerschweiz gingen (GÖTTMANN 1991: 199). Trotz politisch und wirtschaftlich motivierter, strikter Regelung der Kornausfuhr und häufiger Kornsperrern hatte sich die Agrarstruktur des schwäbischen Raumes soweit verändert, dass eine Abhängigkeit von den Exporten bestand und nicht mehr nur eine schweizerische Abhängigkeit von der Getreideversorgung (GÖTTMANN 1991: 406 f.). So konnte der St. Galler Abt Cölestin 1759 anlässlich einer der häufigen Kornsperrern beruhigt notieren: „... die schwaben können nit ohne dass gelt aus der Schweiz seyn, mithin thauren solche spehrungen niemahlen lange zeit, sonden ist nur eine kleine vexation vor die Eydtenossenschaft.“ (KELLER 1925: 34)

Die Strukturen des Getreidehandels um den Bodensee blieben bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten. In Rorschach beispielsweise blieben sogar die äbtischen Markt- und Kornhausordnungen bestehen. Der Umsatz steigerte sich stetig von

ca. 800 Säcken pro Woche im 17. Jahrhundert auf ca. 2500 Säcke um 1835 (KELLER 1925: 56 f, 63). Erst der Bau der Bahnlinie nach Romanshorn (1856) und die Eröffnung des Hafens (1844) brachten eine völlige Verlagerung des Getreidehandels. Schlagartig zum Erliegen kam schliesslich der jahrhundertealte, traditionelle Handelsverkehr mit der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 (EITEL 1996: 98).

Salz:

Der Bodensee stellte für die Salzversorgung der östlichen nordalpinen Schweiz bis zur Erschliessung der nordwestschweizerischen Salzlagerstätten die wichtigste Drehscheibe dar. Nahezu die gesamte in dieser Region verbrauchte Salzmenge gelangte aus den bayrischen oder tirolischen Salinen in Lindau (oder Bregenz) auf den See und wurde dann fast ausschliesslich über Konstanz rheinabwärts verschifft (EITEL 1970: 5; EITEL 1973: 76). Salz war neben Getreide das wichtigste Handelsgut auf dem See (EITEL 1973: 73).

Das für Zürich bestimmte Salz wurde grossteils in Stein am Rhein oder Eglisau ausgeladen (HOCQUET 1995: 327). Die Versorgung der Innerschweiz erfolgte über Zürich, also indirekt ebenfalls über den Bodensee (FRITZSCHE 1964: 18).

Die Versorgung der Landgrafschaft Thurgau erfolgte von Stein, Konstanz und Winterthur aus (EITEL 1970: 5; EITEL 1973: 76). Dazu kommen in der früheren Neuzeit auch Gottlieben und Uttwil, wahrscheinlich auch Rorschach und St. Gallen. Konstanz besass ein städtisches Salzamt, welches aber kein Monopol innehatte. Dieses wurde ab 1567 von den österreichischen Herzogen besonders begünstigt, um Salz aus Hall im Tirol im Thurgau und Aargau abzusetzen, ohne dass sich hieraus ein Monopol ergab (HEUSCHEN 1969: 21, 234; ZIMMERMANN 1991: 171 f. 285). Das städtische Salzamt versorgte immer nur den Thurgau und das süddeutsche Umland mit Salz. Die wenigen hundert hierbei abgesetzten Fässer sind unbedeutend im Vergleich mit dem Salztransit durch Konstanz. Hier wurden jährlich bis 17'000 Fässer verschoben (EITEL 1970: 523, 545 ff.). Diese Mengen entsprachen etwa dem Bedarf von 500'000 Personen (EITEL 1970: 545 ff.; EITEL 1973: 75).

Im Unterschied zu den meisten anderen Gebieten der Eidgenossenschaft war die Versorgung der Landgrafschaft mit Salz frei. Das heisst, jedermann durfte mit Salz handeln. Dieses Recht wurde erst 1727 an der Tagsatzung in Frage gestellt. 1776 wurde die freie Besalzung schliesslich doch anerkannt, allerdings mussten dem Landvogt dafür jährlich 120 Louis d'or ausgerichtet werden (HÄNZI 1989: 55 ff.).

Vier wichtige Problemkreise scheinen die Salzversorgung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts immer geprägt zu haben. Diese Faktoren verliehen dem Salzhandel eine enorme Dynamik mit dauernden Veränderungen:

1. Der Konkurrenzkampf zwischen den bayrischen und den habsburgischen Salinen. Bis ins späte Mittelalter wurde die östliche Schweiz hauptsächlich aus den bayrischen Salinen versorgt. Diese büssten bis in die Zeit um 1600 ihre Position ein und wurden von den österreichischen Salinen in Hall im Tirol verdrängt (FRITZSCHE 1964: 18). Diese Verdrängung war das Resultat einer gezielten Absatzpolitik. Andererseits wurde die Produktion

modernisiert und erweitert (1615), um die fiskalisch wichtigen Einnahmen zu erhöhen. Zusätzlich wurden eine ganze Reihe von Salzkontrakten abgeschlossen. Zunächst eher mit Städten (Zürich, Schaffhausen). Dann aber wurde das tirolische Salz im 17. Jahrhundert vor allem über Verträge mit Salzhändlern abgesetzt (FRITZSCHE 1964: 19 ff.). Der bekannteste Vertrag wurde mit dem reichen Winterthurer Salzkaufmann Melchior Steiner 1655 abgeschlossen. In der Folge gelang es Steiner, ein Monopol für den Absatz der tirolischen Produktion in der Eidgenossenschaft zu errichten (FRITZSCHE 1964: 47 ff.). Dies kam mindestens in der Nordostschweiz auch einem Versorgungsmonopol nahe (EITEL 1973: 749). Zur Absatzförderung gehörte sicher auch die oben erwähnte Begünstigung von Konstanz. Im 18. Jahrhundert verschoben sich die Gewichte erneut zum bayrischen Salz. Modernisierungen hatten Preissenkungen ermöglicht und den Absatz erhöht. Um 1790 kaufte Zürich rund doppelt so viel bayrisches Salz wie tirolisches. Allerdings fand jetzt auch lothringisches Salz bedeutenden Absatz (HOCQUET 1995: 326 f.). Um 1790 betrug der gesamte Salzverbrauch in der Schweiz 500'000 Zentner. Davon stammten 259'000 aus den bayrischen Salinen (HOCQUET 1995: 328).

2. Die rechtlich-politische Struktur des Handels war ausserordentlich kompliziert. Auf der Seite der Anbieter standen die österreichischen Landesherren oder die als einzige berechnigte Verkäufer auftretenden bayrischen Stapelorte (Städte). Mit diesen hatten die schweizerischen Partner die Salzkontrakte abzuschliessen (HOCQUET 1995: 329). Auf der Seite der Eidgenossen bestanden Gebiete mit freiem Salzhandel wie die Landgrafschaft Thurgau und solche, in denen mindestens zeitweise ein staatliches Monopol bestand, wie Zürich im 15. Jahrhundert und ab dem 17. Jahrhundert (FRITZSCHE 1964: 5 ff., 16 ff.). In diesem Umfeld agierten viele kleinere und grössere Salzhändler, deren Geschichte noch schlecht aufgearbeitet ist (FRITZSCHE 1964: 19). Da praktisch alles Salz über die Drehscheibe Lindau verschifft wurden, spielte sich auch ein beträchtlicher Teil des Handels in dieser Stadt ab. Die Agenten der schweizerischen Einkäufer versuchte hier, zu ihren Kontrakten zu kommen, und hier sassen auch viele der Salzhändler (STETTNER 1909: 176). Beispiele sind die Kramer und die Radner, mit denen der Winterthurer Salzhändler Steiner zusammenarbeitete (FRITZSCHE 1964: 19).

Zusätzlich bestanden zwischenstaatliche Abmachungen. Von diesen sei nur die „Ewige Richtung“ der Eidgenossen mit Österreich von 1474 erwähnt. Dies gab den Eidgenossen das Recht, ihr Salz direkt „bei den Pfannen“, d.h. am Produktionsort und ohne Vermittlung einzukaufen. In der Praxis musste man sich aber doch der grossen Salzhändler bedienen (FRITZSCHE 1964: 19). Nicht zu vergessen sind die auch von politisch-fiskalischen Interessen stark abgesicherten Verkehrsstrukturen, die eine beliebige Wahl der Transportwege nicht ohne weiteres möglich machten. Dies wurde etwa im 30-jährigen Krieg sichtbar, als es sich Konstanz leisten konnte, den Salzzoll zu erhöhen. Eine Umgehung war offenbar nicht möglich. Dennoch lenkten die Konstanzer schliesslich ein (FRITZSCHE 1964: 28 f.).

3. Salz wurde oft als Druckmittel in politischen und kriegerischen Konflikten eingesetzt. Erstens eignete sich Salz als ein unverzichtbares Gut dazu sehr gut. Der 30-jährige Krieg bietet aber ein gutes Beispiel. Bereits bei der oben genannten Salzzollerhöhung in Konstanz wurde zwar schliesslich

zugestanden, dass die „Ewige Richtung“ von 1474 verletzt worden sei. Aber bei einer folgenden österreichischen Zollerhöhung wurde erneut darauf verwiesen, dass die Eidgenossen den schwedischen Truppen Vorschub geleistet hätten und mit einem Unterbruch der Salzversorgung gedroht. Und die Salzversorgung der Eidgenossen wurde tatsächlich merklich behindert durch Sperren oder Transportverweigerungen, die trotz der „Ewigen Richtung“ häufig mit der Parteinahme zugunsten der protestantischen Sache begründet wurde (FRITZSCHE 1964: 29 ff.).

4. Salz besass eine übergeordnete Bedeutung, einen hohen Preis und es wurden riesigen Mengen verbraucht.

Salz war unentbehrlich, vor allem zur Lebensmittelkonservierung (Pökelfleisch) und in der Viehzucht für die Tiere sowie für die Käseherstellung (FRITZSCHE 1964: 12 f.). Daher war der durchschnittliche Verbrauch mit 8-15 kg pro Kopf und Jahr in den alpinen Regionen deutlich höher als im Mittelland mit maximal 8 kg (HOCQUET 1995: 325). Daraus ergeben sich grosse Gesamtmengen. Beispielsweise betrug der Salzverbrauch in der Schweiz um 1790 500'000 Zentner (HOCQUET 1995: 328).

In vielen Fällen waren die fiskalischen Interessen und die Gewährleistung der Versorgung wesentliche Motive der obrigkeitlichen Salzpolitik. So im Falle Zürichs (FRITZSCHE 1964: 5 f.; HOCQUET 1995: 323).

Das Beispiel des privaten Salzhändlers Daniel Steiner ist in dieser Hinsicht besonders erhellend. Der Salzhandel war für ihn enorm lukrativ und es wurden entsprechende Kapitalien eingesetzt. Im Monopolvertrag von 1655 versprach und leistete Steiner einen Absatz von 17'000 Fass Salz aus dem Tirol. Und das Gesellschaftskapital, das die Rorschacher Companie zur Durchführung eines neuen Monopolvertrages 1672 aufbrachte, betrug die enorme Summe von 414'000 Gulden. (FRITZSCHE 1964: 47, 67). Aus diesem Handel zog auch der Fiskus guten Gewinn. Gleichzeitig musste und wollte sich Zürich in einen Machtkampf mit ihm einlassen, um eine Abhängigkeit von einem Einzelnen zu verhindern (FRITZSCHE 1964: 52 ff.).

Einen ähnlichen Fall stellen die Dölli in Uttwil im 18. Jahrhundert dar, welche grosse Summen investierte und als Unternehmer in modernem Sinne agierten. Auch sie kamen zweimal in Konflikt mit fiskalischen und politischen Interessen, als das Recht der freien Besatzung der Landgrafschaft Thurgau 1727–1776 an der Tagsatzung und 1798 vom helvetischen Direktorium in Frage gestellt wurde. Die freie Besatzung kostete schliesslich jährlich 120 an den Landvogt zu zahlende Louis d'or (HÄNZI 1989: 55 ff.).

Die Schifffahrtstechnik

Die Lastschifffahrt auf dem Bodensee und dem Untersee war über Jahrhunderte geprägt von wenigen, typischen Bootstypen, welche als "Ledi", "Lädinen" resp. "Segner" bezeichnet wurden. Es handelte sich um flachbodige Segler ohne festes Deck, welche auch gerudert werden konnten. Ihre Länge betrug gegen 20 Meter, die Tragkraft bis zu 100 Tonnen (LEIDENFROST 1975: 12 u. passim). Gebaut waren die Lastensegler in Eiche; sie wurden von einem Rahsegel angetrieben. Charakteristisch war das seitlich angebrachte Steuerruder und die Kraweel-Beplankung (LEIDENFROST 1975: 11). Ihr Tiefgang war klein und der flache

Boden machte sie gut geeignet für den Bodensee mit seinen geringen Wassertiefen im Uferbereich.

Für die Zeit des Mittelalters liegen kaum Quellen über Konstruktion, Ladegewichte und Bezeichnungen vor. Es ist zu vermuten, dass eine grössere Vielfalt ähnlicher Bootstypen in immer etwa gleichbleibender Bauweise bestand, welche aber wenig normiert waren. Da keine Anzeichen für einen deutlichen Bruch der Bootsbautradition zu erkennen sind, dürften die Boote ziemlich ähnlich den für das 17. und vor allem 18. Jahrhundert in Einzelheiten bekannten Konstruktionen entsprochen haben. Ziemlich sicher wurden die Boote allmählich grösser.

Ausgangs Mittelalter setzte offenbar allmählich eine Normierungstendenz ein, welche im Zusammenhang mit der immer dichter werdenden Regelung des Seehandels und der Entstehung von Monopolen zu sehen ist. Aus den bei LEIDENFROST 1975 (1-25) zusammengestellten technischen Quellen lässt sich dieser Prozess skizzieren. Im 16. Jahrhundert tauchen die Bezeichnungen "Segner" für kleinere Segler und "Ledi" für grössere Segler auf. Es bestehen bereits Vorschriften für Freibordhöhen. Im 17. Jahrhundert tauchen präzisere Massvorschriften, u.a. für Segel und Freiborde, Bootslängen auf. Es ist zu vermuten, dass sich die lokalen Bootstypen immer mehr angeglichen haben und so die "Bodenseeschiffe" entstanden. Immerhin scheinen auf zeitgenössischen Abbildungen die dargestellten Schiffe schon recht einheitlich zu sein. Eine Erstarrung ist jedoch nicht eingetreten. So beklagte sich Stein am Rhein 1713 darüber, dass die Lindauer ihre Schiffe grösser machten (LEIDENFROST 1975: 20).

Im 18. Jahrhundert besteht dann eine extreme Normierung mit konsistenter Aufteilung in Grössenklassen. Die Bauweise ist bis in Einzelheiten wie die Form des Steuerruders verfestigt. Es gab im Wesentlichen folgende Typen (LEIDENFROST 1975: 52):

Die "Leede" oder "Lädi" mit ca. 31 m Länge und 120-130 Tonnen Tragfähigkeit (entsprechend ca. 400 Salzfüssern) und 260 Quadratmeter Segelfläche. Leergewicht ca. 110 Tonnen.

Die "Segner" mit ca. 20 m Länge und ca. 60 Tonnen Tragfähigkeit (entsprechend ca. 200 Fässern) und 97 Quadratmeter Segelfläche. Leergewicht ca. 37 Tonnen.

Zwischen Segner und Lädi liegen das Marktschiff (ca. 90 Tonnen Tragfähigkeit) und der Grosssegner (ca. 80 Tonnen Tragfähigkeit). Dazu gab es noch kleinere Schiffe.

Um 1760 sollen ca. 150 grosse Schiffe (wohl Ledinen und Marktschiffe) auf dem Obersee verkehrt haben (LEIDENFROST 1975: 14 f., nach ZINZENDORF 1764).

*Diese Postkarte um 1900 zeigt einen Segner unter Segel (Foto: Seemuseum Kreuzlingen/ Kantonsarchäologie Thurgau).
Abb. 12*



Die Schiffe stellten ein beträchtliches Kapital dar. Eine Leede konnte etwa 10 Jahre verwendet werden und kostete um 1760 2'500 Gulden (LEIDENFROST 1975: 14 f. nach ZINZENDORF 1764). Sie benötigte 6 Mann Besatzung. Trotz ihrer Grösse konnten die Schiffe offenbar auch an einem Flachufer angelandet werden. Hingegen erforderte ihr Bau angesichts der Grösse eigentliche Werften.

Fahrzeiten sind wenige bekannt. Beispielsweise soll die Fahrt Uttwil - Lindau (ca. 26 km) 9 Stunden gedauert haben (TOBLER 1979: 91 f.). Hard bei Bregenz - Konstanz (43 km) soll 6 Stunden gedauert haben (LEIDENFROST 1975: 53. Diese Zahl wird schiffsbautechnisch bestätigt.). Die Unterschiede zwischen den Angaben sind widersprüchlich und weisen auf die grosse Windabhängigkeit des Seetransportes hin.

Im 19. Jahrhundert bestand die Lastsegelschiffahrt weiter. Sie erhielt allmählich Konkurrenz durch die Bahnbauten und die Dampfschiffe. Als erster fahrplanmässiger Dampfer verkehrte ab 1825 die "Max Josep" (HERDI 1943: 288). Anscheinend wurden nurmehr Segler in der Grösse eines Segners verwendet. Dennoch blieb diese Transportart noch bis ins 20. Jahrhundert von einiger Wichtigkeit. Die Lastsegelschiffahrt wurde denn auch im 19. Jahrhundert genauestens geregelt (LEIDENFROST 1975: 31 - 33).

Um 1900 setzt auf dem See die Motorisierung ein. Der letzte Segler verkehrte um 1920 (LEIDENFROST 1975: 55 f.)

Vorindustrielle Hafeneinrichtungen haben sich am See kaum erhalten, da vielerorts grosse Aufschüttungen und neue Freizeithäfen die alte Substanz zerstörten. Hingegen sind in Ortsbildern teilweise sichtbare Spuren der alten Seeschifffahrt zu erkennen.

Eine besondere Form von Hafenanlagen hat sich am Bodensee erhalten. Diese sogenannten „Stellinen“ stellten weit vor dem eigentlichen Ufer angelegte Molen und Wellenbrecher dar. Dies war nötig, weil der Bodensee sehr grosse Wasserstandsschwankungen und eine sehr breite Flachwasserzone aufweist. Die Konstruktion bestand aus zwei dicht gestellten Pfahlreihen (Palisaden) und einer Füllung dazwischen. Es scheint, als hätten die meisten Orte am See sich eine solche „Stelli“ gebaut, wie die systematische Prospektion durch die Kantonsarchäologie ergab. Wahrscheinlich stammt ein grosser Teil der Anlagen aus der frühen Neuzeit bis ins 19. Jahrhundert.

*Alte Speichergebäude am ehemaligen
Hafen in Uttwil.
Abb. 13 (SP, 4. 10. 1995)*



*Luftbild der alten Stelli vor Kesswil. Sichtbar sind die beiden Pfahlreihen und die recht aufwändige Füllung mit Sandsteinquadern (Foto: Kantonsarchäologie Thurgau, 1998).
Abb. 14*



*Der Hafen von Romanshorn. Der heutige Zustand zeigt noch viel von der ursprünglichen Anlage und bildet ein einmaliges Industriedenkmal.
Abb. 15 (SP, 30. 3. 1998)*



ZIELE UND MASSNAHMEN

Der Hafen von Romanshorn stellt mit seinem Hafenbecken, den Schuppen und Bahnanlagen ein wertvolles Zeugnis dar. Eine

denkmalpflegerische Bearbeitung und teilweise Erhaltung wäre lohnend.

Die vielen erhaltenen „Stellinen“ im Flachwasserbereich stellen eine Besonderheit des Bodensees dar. Sie sollten bei Hafenprojekten oder anderen Bauvorhaben geschont und archäologisch dokumentiert werden.

—— Ende des Beschriebs ——