

Von der Schifffahrt zu Ludwigshafen

von Gerda Koberg, Überlingen

Als das Haus Österreich 1465 die Landgrafschaft Nellenburg an der wichtigsten süddeutschen Ost-Westverbindung erwarb, die seine Besitzungen im Donautal mit denen im Kaiserstuhl und im Schwarzwald verband, sorgte es dafür, daß auch die Nord-Südverbindung durch Stockach ausgebaut wurde. Im heutigen Ludwigshafen, dem alten Sernatingen, fand sie ihre Fortsetzung in der Wasserstraße des Bodensees. Und wenn auch die Schifffahrt in Sernatingen, die bald nachher auftaucht¹, Lehen des Überlinger Spitales war, so steht ihr Aufschwung zu überlokaler Bedeutung im alten Reich ebenso wie in Baden in engstem Zusammenhang mit der Verkehrs- und Handelsbedeutung von Stockach.

Die Anfänge der Schifffahrt

Erstmals erscheint im Überlinger Spitalurbar von 1504 der Lehenszins von einem Pfund Pfennig vom Fahrlehen zu Sernatingen². 1566 wird dieses Fahrlehen dem Hans III übertragen, dessen Nachkommen noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter den Sernatinger Schiffern erscheinen. Er verpflichtet sich, das Fahr (wir würden sagen: die Fähre) früh und spät, Tag und Nacht fleißig zu warten und nicht mehr als den festgesetzten Lohn zu fordern³. Die Höhe des Fuhrlohnes setzte, wie für die Überlinger Schiffe, der Rat dieser Stadt fest; bekannt ist eine Erhöhung der Frachtgebühren vom 4. März 1622 (RP) auf 5 Kreuzer für den schweren Getreidesack, der ausgehülstes Getreide enthielt, und auf 4 Kreuzer für den leichten, der die Frucht samt Schale und Spelt, etwa Hafer, zum Inhalt hatte. Gemeint war damit die Fracht nach Überlingen, denn weitere Fahrten über Überlingen hinaus wurden erst im Dreißigjährigen Krieg üblich, als die Kriegsverhältnisse, namentlich die Besetzung der Stadt durch die Franzosen und später durch die Schweden, die alten Verbindlichkeiten weitgehend auflösten. Bis dahin hat das Sernatinger Marktschiff zum Überlinger Fruchtmarkt jeden Mittwochmorgen herangefahren, was im Laufe der Woche in einem vom Überlinger Spital um 1540 erbauten Kornhaus angesammelt wurde.

Schifffahrt nach dem Obersee und Ausfuhrzoll

Da die in der Überlinger Gred gehandelte Ware erst bei der Ausfuhr verzollt worden ist, wurde in Sernatingen kein Zoll erhoben. Seit Anfang der Kriagsunruhen war es üblich geworden, daß ein Sernatinger Marktschiff alle Freitag die Früchte unmittelbar zum Markt nach Konstanz brachte. Der Versuch, den Ausfuhrzoll durch die Schiffer erheben zu lassen, erbrachte eine Beschwerde der Bauern beim Konstanzer Stadtverwalter und durch diesen bei der Regierung in Innsbruck⁴. Daher ver-

¹ STA 942. Ein Überlinger Registrator des 18. Jahrhunderts will sie in einer verschollenen Urkunde Maximilians, von der nur die Formalia zitiert sind, dem sogenannten Hagnauer Vertrag von 1492 Juli 26 verzeichnet gefunden haben.

² Spitalarchiv Nr. 1357.

³ STA 942.

⁴ Verhör der Schiffsleute Adam und Bartel III 1658 und Zeugnis von andern Sernatinger Einwohnern a. a. O.

langte die Stadt 1649, daß die Sernatinger Seefuhrleute, wie seit alters üblich, in Überlingen anlanden. Doch konnte sie dieses Gebot nicht auf die Dauer aufrecht erhalten, so daß später auch in Sernatingen ein Zoll erhoben worden ist.

Die Abfuhr gehört dem Anlieger

Am ganzen Bodensee galt der Grundsatz, daß nur der Einheimische das Recht hatte, in seinem Heimathafen Güter und Passagiere zu verladen. Die einzige Ausnahme bildeten die Überlinger Fahrtschiffer, deren Recht, drüben am Klausenhorn Passagiere und Fracht anzunehmen, 4 Jahrhunderte lang den Zankapfel mit den Dingelsdorfer und Wallhauser Schiffern bildete. Trotzdem versuchte immer wieder der eine oder andere Grundherr, durch eigene Untertanen Fracht abzuführen. Da schritt die Stadt regelmäßig ein, sei es nur durch freundliche Bitten — etwa beim Konstanzer Domkapitel⁵ —, um den Schiffsleuten, die das ganze Jahr für kleinen Lohn alles nach Konstanz hätten überführen müssen, auch den großen Lohn für die Frucht-abfuhr zu gönnen.

Die Lehenverhältnisse

Seit 1574 zerfällt das Fahrlehen in zwei Anteile, seit 1626 erstmals in drei. Trotzdem es als Schupflehen gilt, ist die Reihe der Lehensträger weithin durch die Erben der Leheninhaber bestimmt und die Fälle sind äußerst selten, in denen das Spital von dem vorbehaltenen Recht Gebrauch macht, einen Leheninhaber wegen Unfähigkeit oder Ungehorsam gegen Ersatz seiner Auslagen vom Lehen zu stoßen. Die Zersplitterung in 3, im Laufe des 18. Jahrhunderts in 6 Anteile, von denen einzelne weiterhin geteilt werden, entspricht nicht nur der Realteilung des Weinlandes, sie hilft auch den Kapitalmangel zu beheben, der es einem Schiffsmann mitunter unmöglich macht, den etwa alle 10 Jahre nötigen Ersatz des Fährschiffes und die alljährlichen Reparaturen zu erschwingen, sie zeigt zugleich aber auch, daß die Frachtraten im Laufe der Jahrhunderte so zugenommen haben, daß ein Schiff den Bedürfnissen nicht mehr genügt, sondern eine Reihe von Schiffen für die Tourenschiffahrt bereitsteht.

Näheres über sie erfahren wir aus dem einzigen in Überlingen erhaltenen Lehen-revers des Carl Honstetter, dem am 13. November 1710 nach dem Tod seines Vaters ein Drittel der Sernatinger Schifffahrt als Leiblehen gegen einen bezahlten Ehrschatz, dessen Höhe nicht überliefert ist, verliehen worden ist. Er muß sich verpflichten, wie seinerzeit schon M. Ill, das Fahr früh und spät abzuwarten, was ihm zu führen anvertraut wird, getreu zu verwalten und dahin zu führen und zu überlüften — das Wort segeln scheint hierzulande nicht üblich gewesen zu sein —, wohin ihm anbefohlen wird. Auch soll er seine jeweiligen Schiffsknechte zur Achtsamkeit anhalten, damit nichts verloren oder verwahrlost würde. Dazu muß er dem Spital jährlich ein Pfund Pfennig, eine nicht mehr gebräuchliche Währung, die daher umgerechnet wird in 1 Rheinischen Gulden und 14½ kr., Lehenszins zahlen, ebenso wie seine Lehensgenossen und schließlich, wenn die Fahrt per turnum an ihm ist, für das Spital Holz oder was sonst führen für den unzeitgemäßen Lohn von 1 Pfund Pfennigen und eine ergiebige Mittag- oder Nachtmahlzeit für sich und seine „bei sich habende“ Schiffsknechte im Spital.

⁵ 1655 März 17, a. a. O.

Für diese Leistungen steht dem Inhaber des Schiffahrtslehens der Schutz des Spitals zu — sowohl vor fremder Konkurrenz, wie vor fremden Eingriffen. Das zeigt sich vor allem anlässlich des Schiffbruches, den der Schiffsmann Jakob Ill unweit Sernatingen erlitt, wobei mehrere Personen das Leben verloren, dazu die Fracht in Verlust geriet. Das Obervogteiamt Nellenburg verurteilt am 28. Juni 1647 den geretteten Schiffer „wegen seines eigensinnigen Kopfes“, der das Unglück verschuldet habe, zu einer Strafe von 20 fl. rh. und Gerichtskosten von 8 fl. rh., deren Einziehung es dem Spital aufträgt, ein Urteil, das eine Schadenersatzklage des geschädigten Schweizer Kornhändlers präjudiziert. Dagegen protestiert das Spital am 13. Juli 1647 und 8. August 1647 aus zwei Gründen — einerseits stütze sich das Urteil auf eine bloße Vermutung, die Schuld des Ill sei nicht erwiesen, andererseits verwahrt es sich gegen die Mißachtung seiner Gerichtsrechte —, es handle sich um keinen hochorbrigkeitlichen Fall, so daß es nicht duldet, daß Ill vor ein fremdes Gericht gestellt wird.

Die Schiffschau

Zugleich benützt die Stadt diesen Anlaß, auch für die Sernatinger Schiffer die Überlinger Schiffschau, bei der, wie heute die Autos dem technischen Überwachungsdiens, alljährlich alle Schiffe einer Kommission aus einem Schiffbauer, einem sachverständigen und vereidigten Schiffer, zumeist dem Zunftmeister der Überlinger Fischerzunft, sowie einem städtischen Bau- oder Rentamtsherren vorgeführt werden mußten. Sie ordnete die notwendigen Reparaturen an, zog untaugliche Schiffe aus dem Verkehr, entschied die Zulassung von neugebauten Schiffen und marktierte durch Einschlagen von Nägeln den zulässigen Tiefgang.

Aufschwung der Schiffahrt — Stockacher Markt

Der große Aufschwung der Sernatinger Schiffahrt, die schließlich 10 Familien ernährte, erfolgte jedoch nicht auf die Initiative des Überlinger Spitals, sondern durch den Kornmarkt zu Stockach.

In normalen Zeiten hätte er sich nie durchgesetzt, denn die Schweizer Ankäufer hatten zu den Märkten in Überlingen, Buchhorn und Lindau den einfacheren Zugang und die billigere Abfuhr. Kriegsnöte und damit in Zusammenhang verhängte Fruchtsperren gegenüber der Schweiz, die in den alten Märkten besonders kontrolliert wurden, setzten jedoch solche Wirtschaftsgesetze außer Kraft und die Sernatinger Schiffahrt profitierte von der Abfuhr.

Seit der erfolgreichen Blockade gegen den Bund ob dem See in Vorarlberg 1405/6, die den Widerstand der Aufständischen zum Erliegen brachte, verwendete das Haus Österreich die Getreidesperre bei allen Auseinandersetzungen mit den Nachbarn im Westen und Süden. Vor allem sollte auf diese Weise zumindest die Neutralität der Schweiz erzwungen werden ⁶.

Fruchtsperre und Graue Märkte

Im Überlinger Stadtarchiv liegen Verbote der Getreideausfuhr an ausländische Aufkäufer seit dem Jahre 1527/28 ⁷. Damals verwahrte sich die Stadt noch gegen generelle Ausfuhrverbote, da der Getreidemarkt ihrer und ihrer Bürger Haupteinnahme

⁶ Bilgeri: Der Bund ob dem See.

⁷ K II L 10 Nr. 949 und 951.

sei⁸, jedoch der Vorwurf, das an Graubünden verkaufte Getreide diene zur Verproviantierung von Mailand, veranlaßte die Stadt, von allen Käufern die Versicherung zu verlangen, das Getreide sei nicht zum Weiterverkauf an den Feind bestimmt. Nach einem Vergleich des Kaisers mit Graubünden durfte auch in der Überlinger Gred nur einkaufen, wer eine Bestätigung seiner Obrigkeit mitbrachte, daß das Korn für den eigenen Bedarf bestimmt sei, und jeder erhielt nur eine einzige Saumlast. 29 solcher Pässe von Graubündner Kornkäufern aus dieser Zeit sind erhalten. Der Erfolg war, wie später bei ähnlichen Gelegenheiten auch, daß der Handel nach den herrschaftlichen Kornkästen auf dem Lande abwanderte. In gleicher Weise untersagte Herzog Leopold 1621 ff. in dem aus Conrad Ferdinand Mayers Roman Jürg Jenatsch bekannten Kampf gegen die aufständischen Graubündner jede Fruchtausfuhr nicht nur dahin, sondern auch an Zürich und die Eidgenossen überhaupt⁹, Verbote, die wegen der billigeren Verproviantierung der Truppen ständig wiederkehrten. Als auch das Bodenseegebiet vom Krieg ergriffen wurde, patrouillierten Jagdschiffe der kriegführenden Parteien auf dem See und beschlagnahmten jede Zufuhr für den Gegner — so hatte die schwedische Besatzung Überlingens 2 Jagdschiffe auf dem See. Andererseits bringt ein österreichisches Jagdschiff ein Überlinger Marktschiff bei Arbon¹⁰ auf. In den Kriegen gegen Ludwig XIV. setzten 1676 die Ausfuhrverbote wieder ein, im spanischen Erbfolgekrieg wurden sie erneuert und kehrten seither fast ein Jahrhundert lang alljährlich wieder¹¹, so daß ein Lindauer Chronist das vom schwäbischen Kreis bewilligte jährliche Ausfuhrkontingent nach der Schweiz schon als Normalfall darstellt¹². Diese Kontingentierung sollte einerseits den Kornpreis im Inland, besonders auch zur Versorgung der eigenen Truppen niedrig halten, andererseits aber den Weiterverkauf durch Schweizer Zwischenhändler an den Gegner verhindern. Daher wurde durch Ausfuhrquanten nur der nötigste Eigenverbrauch der benachbarten Kantone gedeckt, jeder privilegierte Markt am Bodensee erhielt daran einen verhältnismäßigen Anteil, Überlingen, Buchhorn und Lindau zwar den größten, doch entsprach er nicht ihrer Bedeutung. Als Ergebnis entstand ein schwarzer Markt und eine Reihe von Winkelmärkten, denn jeder Territorialherr am Bodensee, der sein Getreide nicht mehr zu einem der Nachfrage entsprechenden Preis verkaufen konnte, errichtete seinen eigenen unkontrollierten Markt und baute zugleich einen eigenen Abfuhrhafen aus, die als Winkelschiffahrten von allen privilegierten Märkten bekämpft wurden. Obwohl der schwäbische Kreis auf Österreichs Antrag hin diese Fruchtsperren verhängte, so haben doch die österreichischen Beamten der Versuchung nicht widerstanden, aus diesen Verhältnissen Gewinn für das ihnen anvertraute Gebiet zu ziehen. Auch zu Stockach wurden Schweizer Einkäufer beliefert und wenn die Fracht auf Sernatinger Schiffen die Zollstelle zu Konstanz passierte, dann lehnte der mit der Durchführung der Fruchtsperre betraute Konstanzer Stadthauptmann ein Eingreifen ab, da Sernatingen in der Kreisverordnung der Fruchtsperre halber nicht erwähnt sei¹³.

⁸ Missiv 1527 Bl. 99.

⁹ STA Nr. 955.

¹⁰ Stoffel, F.: Die Fischereiverhältnisse des Bodensees, Bern 1906, S. 261, u. Lochner von Hüttenbach, Kriegerische Ereignisse auf dem Bodensee, SVG Bodensee 15, S. 37.

¹¹ Nr. 942.

¹² Eckert, F.: Volkswirtschaftliche Bestrebungen im schwäbischen Kreis und der Lindauer Geschichtsschreiber David Hünlin, ebda. 50, S. 17 ff.

¹³ U 942.

Das Stockacher Marktprivileg

Weitaus ernster wurde die Lage, als 1692 die Stadt Stockach die Wiedereinführung ihres seit alters privilegierten Wochenmarktes ankündigte, denn dadurch mußte sich die Menge des hier zum Verkauf gelangenden Getreides vervielfachen, zum Schaden der Städte Radolfzell und Überlingen. Beide protestierten daher gegen dieses Vorhaben, Überlingen mit Rücksicht auf sein teuer erkaufte, von Karl V. verliehene Privileg, das im Umkreis von 2 Meilen die Errichtung neuer Märkte verbot, Radolfzell aber behauptet, das Stockacher Marktrecht sei zu Unrecht angemaßt. Mit Rücksicht auf ein Privileg des Markgrafen von Burgau vom 22. Sept. 1614 wurde seine Beschwerde abgewiesen¹⁴. Den hierdurch erreichten Aufschub von 9 Monaten mußten die Städte teuer büßen, denn das Mandat Leopold I. vom 26. September 1693, das den Beginn des Marktes am 6. Oktober 1693 ankündigte, befahl allen Untertanen der Landgrafschaft Nellenburg, ihre Früchte in das Kornhaus nach Stockach zu führen, ebenso alle ihre andern Erzeugnisse hier auf den Markt zu bringen, und verbot zugleich bei strenger Strafe und Konfiskation der Ware die Belieferung eines andern Marktes¹⁵.

Die Entwicklung des Stockacher Marktes

Ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung des Stockacher Marktes zeigt, daß er nur in Kriegszeiten, wenn die Käufer auch den längsten Weg nicht scheuen, florieren kann. Wie in Überlingen wurde ein Gredmeister eingesetzt und vereidigte Kornmesser für das Kaufhaus bestellt, das zwischen der Pfarrkirche und dem herrschaftlichen Torkel gelegen war. Seine Gründung fiel in die Zeit des pfälzischen Erbfolgekrieges 1688 bis 1699. Er profitierte daher die ersten Jahre von der Kriegskonjunktur. Von den 500 Säcken, die wöchentlich in die Schweiz exportiert werden durften, hat Stockach einen beachtlichen Anteil an sich gerissen.¹⁶ 1701, zu Beginn des spanischen Erbfolgekrieges wurde viel Frucht, namentlich Hafer, in die Ferne verkauft. Daraus entstanden viele Prozesse^{16a}, die nur darauf zurückgehen können, daß man in den kurzen vorausgehenden Friedensjahren zur Beförderung des Handels Kreditkäufe bewilligt hatte, während in Überlingen der Fruchthandel nur gegen bar abgewickelt wurde. Der spanische Erbfolgekrieg beförderte, trotzdem Stockach 1704 abgebrannt worden ist, den Stockacher Kornmarkt — trotz der verschärften Kontrollen, denen nunmehr auch die Stockacher Ausfuhr unterliegt. 1718 gehen nach Auskunft von Radolfzell wöchentlich 200—500 Getreidesäcke von Sernatingen ab und werden von heimlichen Verkäufern nach Rorschach abgeführt¹⁷. Die Auseinandersetzungen zwischen Österreich und Frankreich in Italien ermöglichen 1737 den Neubau des Kaufhauses an günstigerer Stelle. Während des österreichischen Erbfolgekrieges sind uns für 1741 erstmals Zahlen über den Stockacher Umsatz überliefert. Damals wurden in Stockach wöchentlich 250 Malter Getreide gehandelt, von denen 105 Malter nach Rorschach gingen. Sernatinger Schiffsleute übernahmen die Fracht dahin ebenso wie für rund 30 Malter nach Lindau und Konstanz, während Fussacher Schiffsleute, die gleichzeitig mit Korn handelten, etwa 90 Zentner abführten, die gleichfalls für die Schweiz bestimmt waren. Das bedeutet eine wöchentliche Ausfuhr nach der Schweiz von

¹⁴ und ¹⁵ Nr. 945.

¹⁶ Nr. 940.

^{16a} Barth, S. 151.

¹⁷ Nr. 941.

240 Malter Getreide, während den Städten Lindau, Buchhorn und Überlingen ein wöchentliches Kontingent von nur 205 Malter zustand, Stockach sie also alle überflügelte. Kein Wunder, daß 1743 ein Reinertrag angelegt werden mußte¹⁸. Doch der Friede zu Aachen 1748 beendete die Kriegskonjunktur und schon 1751 müssen Maßnahmen zur Förderung des Marktes ergriffen werden. Dem Gredmeister wird ein Kredit bewilligt, damit er den Verkäufern, die ihr Getreide auf dem Stockacher Markt vergeblich anbieten, einen Vorschuß geben kann. Doch schon 1756 beginnt der Siebenjährige Krieg und auf seinem Höhepunkt 1763 werden gar 471 Malter Frucht wöchentlich in Stockach gehandelt, 1759 erhalten die um den Markt verdienten Beamten der Landvogtei, Oberamtsrat, Landrichter und Landschreiber für ihre Mühe-waltung Geschenke — wenn auch ihr Erfolg mehr dem Krieg als ihnen zu danken sein dürfte. 1770/1771 sind Mißjahre, so sehr, daß der Stadt empfohlen wird, sich aus dem Gebiet von Mantua mit Lebensmitteln zu versorgen —, trotzdem sollen wöchentlich 70 Malter Frucht nach der Schweiz ausgeführt werden, aber nur gegen Eintausch anderer Lebensmittel, namentlich ist Butterschmalz begehrt. 1789, nach fast einem Jahrzehnt Frieden, teilt der Gredmeister mit, daß der wöchentliche Fruchtmarkt nicht mehr lohnt und der Ertrag für die Stadt unbedeutend sei^{18a}.

Kampf gegen die Winkelschiffahrt

Gegen diese unerwünschte und vielfach ungesetzliche Konkurrenz setzten sich die bisher privilegierten Märkte zur Wehr. Sie nannten das Kampf gegen die Winkelschiffahrt. Im Verein mit Radolfzell, Buchhorn und dem zumeist federführenden Lindau beteiligte sich auch Überlingen daran.

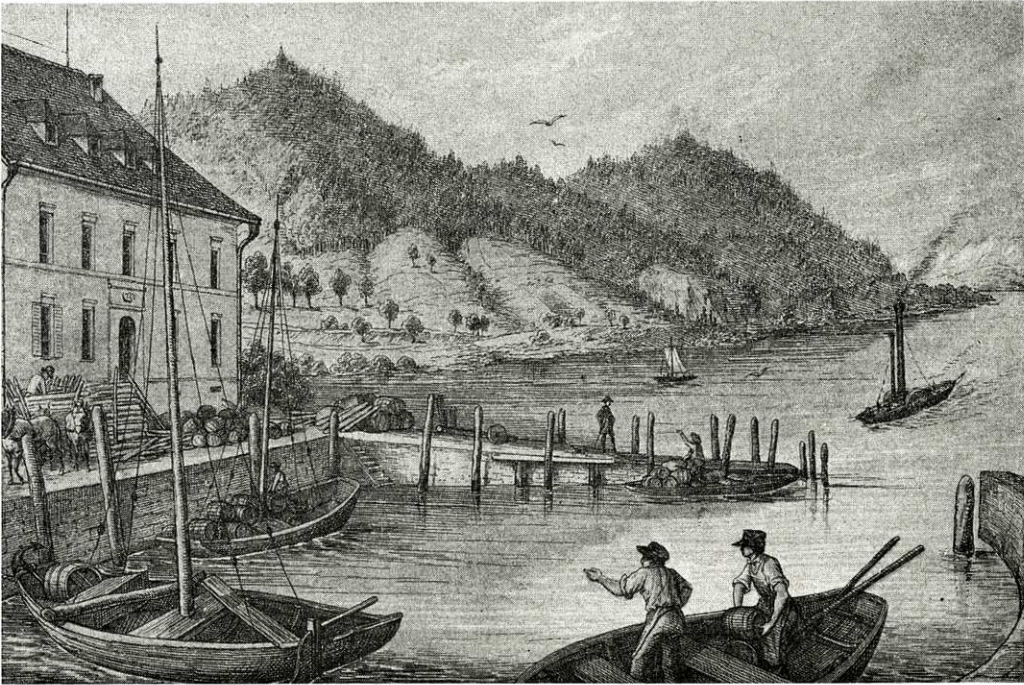
Großer Erfolg war ihnen freilich nicht beschieden, da die Interessen der Verbündeten einerseits nicht einheitlich waren, andererseits die heftigsten Beschwerden sich gegen österreichische Häfen richteten.

1718 verlangt Radolfzell ein gemeinsames Vorgehen gegen Sernatingen, aus dem wöchentlich 200 bis 500 Säcke auf dem offenen See von heimlichen Verkäufern nach Rorschach abgeführt würden — ebenso richtet sich sein Kampf gegen den neuen Markt zu Bodman. Überlingen ist im Kampf gegen Sernatingen nur mit halbem Herzen beteiligt, da es zugleich ja Lehensherr der Sernatinger Schiffer ist, und wendet sich vor allem gegen Uhldingen, wo die Grafschaft Heiligenberg einen Abfuhrhafen mit Gredhaus für ihr Getreide errichtet, sowie gegen den Versuch des Klosters Salem, unmittelbar vor seiner Tür, in Nußdorf oder Maurach, einen solchen für die Erträge der Klosterleute aufzubauen.

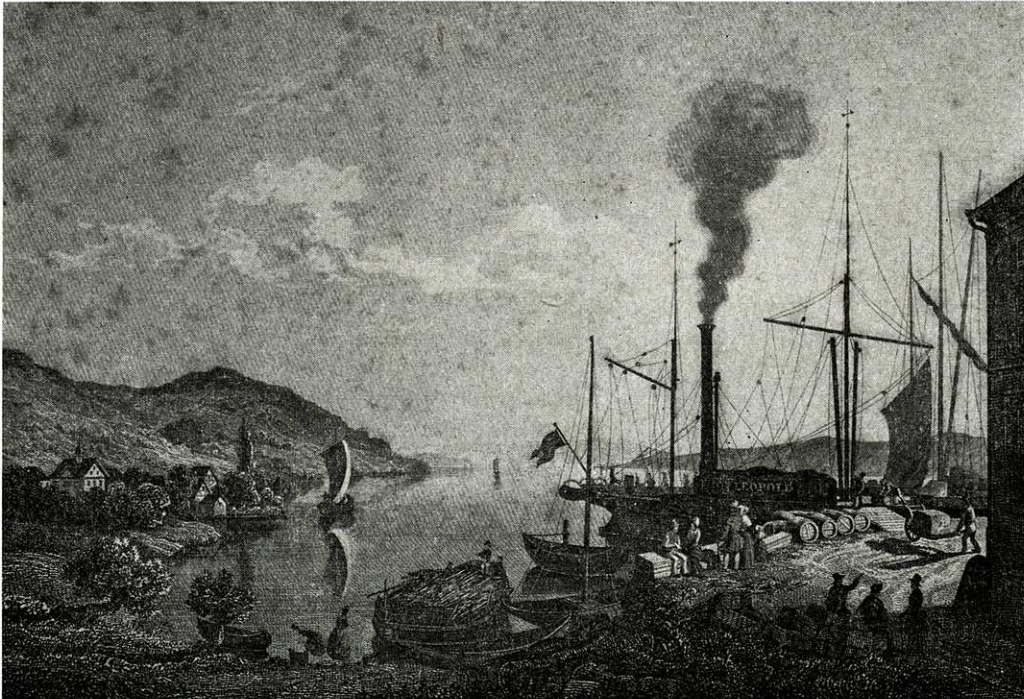
Eine Konferenz zur Abstoßung der Winkelschiffahrt im November 1728 kommt zu dem Schluß, den Schweizern sollten soviel Früchte überlassen werden, als sie auf berechtigten Marktstätten kaufen wollen. Die Städte erreichen wohl im Sommer 1733 ein kaiserliches Rescript, das die Winkelschiffahrten verbietet, ihnen aber keinen unmittelbaren Erfolg bringt, so daß im September 1743 Überlingen an Lindau schreibt, die Fruchtsperren schaden nur den privilegierten Märkten, während man von Konstanz mit Sernatingen nach der Schweiz nach Belieben kommerziere, und zu bedenken gibt, daß die Fruchtausfuhr nicht so sehr vom Kreis, als von den Interessierten abhängt. Da sich die Städte aber nicht entschließen können, die Kreis-

¹⁸ Barth, S. 219.

^{18a} Barth, S. 239, 246, 287.



Ludwigshafen. Aus „Die Insel Mainau“ von Lucian Reich, 1856.



Ludwigshafen. Stahlstich von J. Umbach nach einer Zeichnung von K. Corradi, etwa 1840.

verordnungen gleichfalls zu mißachten, beschließen sie, der Anregung des Bischofs von Konstanz folgend, dem die Überwachung der Kreisbeschlüsse zeitweise anvertraut war, eigene Jagdschiffe aufzustellen, um damit die Einhaltung der Kreisbeschlüsse durch ihre Nachbarn zu erzwingen.

Schließlich haben Kreistruppen zu Land und zu Wasser immer wieder die Einhaltung der Fruchtsperren erzwungen. Auch Sernatinger Schiffer sind immer wieder einmal beim Schmuggel erwischt worden; so werden sie 1712 Juni 23 vor die Fruchtinquisition nach Buchhorn geladen, weil sie im Januar 1710 versucht hatten, unter Kohle verborgen 70 Malter Getreide in die Schweiz zu führen; im Juli 1711 wird ihnen eine Ladung von 100 Säcken Hafer und 37 Sack Kernen im Wert von 590 fl. rh. von der Fruchtinquisition zu Buchhorn beschlagnahmt. Der mit der Überwachung der Fruchtsperre beauftragte Leutnant Halder zu Meersburg visitiert 1710 mehrmals in Sernatingen. Verschiedene Versuche der Stockacher Amtsleute, die Ausfuhrverbote zu umgehen, werden durch die Sernatinger Schiffsleute, die um ihre Schiffe fürchten, in Überlingen angezeigt. Die Beschlagnahme aller Frucht in der Sernatinger Spitalzweigstelle und im Gredhaus sowie von 6 Rossen samt Geschirr und Wagen zur Abfuhr nach Stockach wegen Verletzung des Stockacher Marktprivilegs und die Einhebung einer Strafe von 150 fl durch den Stockacher Oberamtskanzlisten am 20. Dezember mag daher als Racheakt erscheinen.

Im November 1733 lagen kaiserliche Truppen, ein Leutnant mit 39 Mann, in Sernatingen, kreuzten mit requirierten Sernatinger Schiffen und Schiffsleuten auf dem See, um die Frachtausfuhr zu verhindern¹⁹. 1740 wird das Sernatinger Marktschiff wegen Schmuggels mit Arrest belegt. Überlingen klagt, daß mit Wissen des Bischofs ein Wochenquantum von 102 Maltern aus Sernatingen nach Rorschach exportiert werde, der Kornkipper Vorderkeller ein Extraquantum von 20 Maltern erhalte und durch die Finger gesehen werde, wenn einer sein Wochenquantum nach Arbon weit überschreite²⁰. 1756 erreichte die Stadt bei den Sernatinger Schiffsleuten, daß nach Publizierung der Fruchtsperre das zur Verladung nach der Schweiz bestimmte Getreide im Sernatinger Gredhaus nicht abgeführt wurde.

Das Verhältnis der Sernatinger Schiffer zu Überlingen

So ist weder das Vorgehen der Sernatinger Schiffer, noch das Verhalten der Stadt ihnen gegenüber ganz einheitlich. Als Levensherrin ist sie verpflichtet, die Schiffer in ihrem Besitzstand zu schützen, wobei das ausschließliche Abfuhrrecht, also der Schutz gegen jede Konkurrenz, mit als wichtigster Besitzstand erscheint. Während fremde Schiffer unbehindert Ware herbringen durften, konnten sie nur mit Einverständnis und gegen Entschädigung der Einheimischen eine Rückfracht mitnehmen. In Sernatingen scheint dieses „Abfuhrgeld“ den halben Schiffslohn ausgemacht zu haben. Davon ist die Rede, als im März 1712 der Nellenburger Vogteiwalter beabsichtigt, dem Bregenzer Schiff, das die Bretter zum Kirchenbau gebracht hatte, Eisen vom Nellenburger Hüttenwerk als Rückfracht mitzugeben. Die Sernatinger sollten den halb Schiffslohn nicht von den Schiffsleuten verlangen – er selbst werde ihnen Satisfaktion geben²¹. Bald wird jedoch von landfremden Beamten, die vom Ge-

¹⁹ Nr. 940.

²⁰ 1743 Febr. II (941)

²¹ Nr. 942.

sichtspunkt der Rentabilität ausgehen, oder auch im Bemühen, den österreichischen Untertanen Verdienst zu geben, dieser Grundsatz mißachtet.

Die Stadt schreitet 1733²² ein, als der Baron Landsee in Stockach sein nach der Schweiz bestimmtes Korn trotz der uralten Sernatinger Schiffahrt von einem Schweizer Schiff abfahren läßt. Immer öfter aber beanspruchen die Kaiserlichen Räte zu Stockach das Verfügungsrecht über die Schiffahrt. Sie fordern beim Amtmann zu Sernatingen Ersatz der abgängigen Brückenhölzer zum Einschiffen und Verführen der „Eysen, Maßlen und Holz“ an das herrschaftliche Eisenwerk zu Zoznegg²³. Sie befehlen 1741 Dezember 23, daß die Schiffsbrücken bis zum Neujahr wieder hergestellt werden, damit die von Freiburg ankommenden Geschütze verladen werden können.

Die Stadt protestiert gegen den Befehl des Stockacher Oberamtes, daß die Sernatinger Spitaluntertanen für alle Frachten, selbst nach Überlingen, einen Stockacher Paß haben müssen, obwohl das Recht, diese Pässe auszustellen dem Spital Überlingen als Obrigkeit zustehe²⁴. Sie protestiert wiederholt gegen die unberechtigte Fruchtabfuhr vor allem durch Höchster Schiffer, aber das Oberamt erklärt als das gemeine Wesen betreffende Sache sei für die Schiffahrt seine Jurisdiktion zuständig²⁵. Die Stadt erhebt in Verhören der Sernatinger Schiffer (1741 März 8), daß Sernatingen 104 Malter Früchte wöchentlich nach Rorschach verfrachte, dazu rund 30 Malter nach Lindau und Konstanz, während das Fussacher Schiff die zu Stockach gekauften Früchte in Sernatingen selbst abholt, und protestiert am 23. Juni 1741 in Stockach, und zwar mit Erfolg, daß den Fussacher Schiffen Johann Vogel und Jopp Schuster gegen eine jährliche Recognitionsgebühr von 12 fl. rh. an das Oberamt Stockach die Schiffahrt von Sernatingen gestattet werde. Das gereiche dem Überlinger Marktprivileg zu Schaden, der Sernatinger Schiffahrt und nicht zuletzt dem Gotteshaus Spital, das schon vor 2 Saeculis auf eigene Kosten die Gred in Sernatingen erbaut habe. 1748 erhebt es Vorstellungen gegen die Höchster Schiffer, die Sernatingen Konkurrenz machen, weil sie ihre Früchte selbst abführen²⁶. Selbst den Überlinger Schiffen wird die Weinabfuhr aus Sernatingen mit Rücksicht auf die Spitallehensinhaber abgeschlagen²⁷.

Stockach durchbricht die Abfuhrrechte

1784 März 5 machen die Sernatinger Schiffsleute Anzeige, daß J. A. Beerlocher, Schmalzhändler von Oberstaad in der Schweiz, dem Oberamt Stockach angeboten habe, zu einem Sonderpreis Schmalz zu liefern, wenn ihm gestattet werde, die im Nellenburgischen erkauften Früchte auf seinem eigenen Schiff abzuführen. Dem Spitalschaffner Fidel von Haubert, der namens der Stadt gegen einen Nachteil der Sernatinger Schiffahrtsgerechtsame protestieren sollte, kommt der Landvogt, Baron von Zweyer, jedoch auf das liebenswürdigste entgegen und bestreitet, jemals diese Absicht gehabt zu haben²⁸.

²² Aug. 27 Nr. 940.

²³ 1734 März 12

²⁴ 1741 Jan 27 Nr. 942.

²⁵ ebenda.

²⁶ 1748 Sept. 19, Nr. 956.

²⁷ RP 1771 B. 254.

²⁸ Spital 1040.

Dagegen hat die Bergwerksverwaltung zu Schwaz in Tirol die Abfuhr von Salz und Erz dem Valentin Mayer am Bäumle bei Bregenz veraccorziert. Die Beschwerde der Stadt am 5. April 1784, daß kein Schiffsmann mehr bestehen könne, wenn sie nicht in ihrer Gerechtsame geschützt, sondern durch solche Eingriffe in ihrer Nahrung verkürzt werden, kommt zu spät, obwohl die Sernatinger zu diesem Zweck eigens ein neues Schiff haben erbauen lassen und sich im Stande befinden, dem Seefuhrwesen „mit aller Satisfaction fürzustehen“ und sich auch erboten haben, um den gleichen Lohn, wie er an fremde Schiffer veraccorziert worden ist, die Erz- und Salzschiifahrt zu versehen. Das Oberamt Nellenburg kann nichts anderes tun, als dem Mayer am Bäumle zuzureden, die Sernatinger Schiffer in diesen Vertrag mit eintreten zu lassen, wogegen er sich mit Berufung auf die von ihm geleistete Kautio n weigert²⁹. Daher ist der Protest der Stadt vom Januar 1792 gegen den Versuch des Oberamts Stockach ungewöhnlich scharf, wegen eines Schiffsunglücks, durch das die Sernatinger Schiffer am 19. Nov. 1791 „wegen eines gählich ausgebrochenen Sturmes zu Staad unweit der Mainau ihre Fracht verloren haben“, diesen die Frucht- abfuhr von Sernatingen zu entziehen und den Schweizern einzuräumen. Die Sernatinger Schiffsleute müssen, ähnlich wie die Überlinger, zur Sicherheit der Verloader bei der Stadtkanzlei nunmehr eine Kautio n von 1000 Mark hinterlegen, dagegen darf, wer gegen einen Sernatinger Schiffer eine Klage hat, sie nur vor dem Überlinger Stadtgericht vorbringen. Eine hochobrigkeitliche Vermögensbeschreibung der Sernatinger Schiffer, mit der das Oberamt Nellenburg gedroht habe, sei daher überflüssig³⁰.

Sernatingen im 19. Jahrhundert

Als 1803 Überlingen von Baden okkupiert wurde, behauptete Österreich die Landesherrschaft über die in der Landgrafschaft Nellenburg gelegenen Besitzungen des Überlinger Spitals, darunter das Dorf Sernatingen, bis 1805. Doch schon 1808 mußte Baden diesen Zugang zum Bodensee an Württemberg abtreten. Erst als dieses 1810 Buchhorn erhielt, erreichte Baden die Rückgabe. In diesen wirren Zeiten hat das Spital Überlingen sein Lagerhaus am See dem Adlerwirt Math. Ill verkauft. Seit dem Rückgang des Stockacher Fruchtmarktes hatte es hauptsächlich als Salzstadel gedient. Ill schloß dem Salzhandel ein kleines Speditionsgeschäft an, das die Frachten zwischen der Post zu Stockach und Schweizer Kaufleuten vermittelte, wobei weiterhin die Verbindungen der Sernatinger Schiffer mit Rorschacher Fruchthändlern ihre Rolle spielten.

Als Ill 1814 in Konkurs ging, übernahm der Lehrer Carl Cyriak Hamma, bisher Lagerhausverwalter von Ill, den Besitz und versuchte, Verbindungen seiner Spedition mit Kaufleuten in St. Gallen, Lahr und Straßburg anzuknüpfen. 1816 nahm er den Rorschacher F. C. Caspar als Teilhaber in sein Geschäft auf, errichtete ein 2. Lagerhaus auf Gemeindegrund am See und erreichte vom badischen Staat eine Zollvergünstigung für Transitgüter. Nunmehr begannen sich auch Konstanzer Kaufleute für das Transitgeschäft über Sernatingen zu interessieren. Die Firmen Beutter, Vanotti und Volderauer u. Co. bedurften freilich hierzu die Benützung der Lagerhäuser in Hammas Besitz, und über Einschreiten des Kreisdirektoriums nahm sie Hamma 1816 gleichfalls als Teilhaber auf. Seine Kreditschwierigkeiten bewogen jedoch seine

²⁹ ebenda.

³⁰ Missiv 1782 Jan. 9 S. 93.

Partner noch im gleichen Jahr zur Trennung; infolgedessen strengte Hamma einen Prozeß an, der ihm 1818 für 3 Jahre das Ausschließlichkeitsprivileg für den Sernatinger Speditionshandel erbrachte³¹. Nun boykottierten seine ehemaligen Partner die Route über Sernatingen, die Schiffsfrachten, die vor allem für die Firmen Beutter und Volderauer bestimmt waren, gingen rapide zurück und bald folgt Hammas Konkurs. Im Frühjahr 1819 wurde Hammas Spedition versteigert. Während die Lagerhäuser in den Besitz der Gemeinde Sernatingen übergingen, erwarb der Spediteur Auer den übrigen Besitz. Ihm gelang es nicht, den Umsatz der Jahre 1816/17 zu erreichen, so daß sich die Sernatinger Schiffer nachdrücklich dagegen verwahren, als das Jahr 1818 als Normaljahr zur Bemessung der Schiffahrtsentschädigung bestimmt wurde³², sie schlagen vielmehr die Wahl des Jahres 1820 als Bemessungsgrundlage vor, als wiederum ein Umsatz von 25 530 Ctr. erreicht wurde, auch dank der Tätigkeit des gebürtigen Schweizers Casper, der von der Regierung zur Weiterführung der Spedition aufgefordert wurde, von der Schifferschaft bei der Begründung des eigenen Speditionsgeschäftes durch Frachten um die Zehrung Unterstützung fand. Als rationell rechnender Kaufmann ist er wegen des alleinigen Abfuhrrechtes der Sernatinger Schiffer bald mit ihnen in Schwierigkeiten geraten, denn er erreichte von den Keswiller Schiffern, die ihm Schweizer Waren zuführten, einen besseren Frachttarif, wenn er für eine Rückfracht sorgte. Dadurch kamen sich die Sernatinger düpiert vor, sie vermuteten Betrug bei der Deklaration der Abfuhr gelder, die ihnen auf Grund eines Gegenseitigkeitsabkommens die Keswiller Schiffer mit 4 kr für den Zentner entrichteten, obwohl bei Einrichtung des Speditionsgeschäftes von der Regierung ein Abfuhr geld von 6 kr für den Centner Güter festgesetzt wurde. Vor allem aber hatten die Sernatinger Schiffer einen Vertrag mit den ansässigen Spediteuren, durch den sie verpflichtet waren, jeden Mittwoch alle angelieferten Waren auf ihr Schiff zu verladen, in der Nacht — denn die Wetterverhältnisse gestatteten ein Absegeln von Sernatingen nur ausnahmsweise bei Tage — nach Rorschach zu segeln, wo sie zwischen 8 und 9 Uhr am Donnerstagsmorgen auf dem Rorschacher Fruchtmarkt anlangten. Fielen mehr Frachten an oder waren Eilgüter fällig, so mußten sie sie zwischendurch abführen, vorausgesetzt, die Gütermenge deckte die eigenen Kosten. Ihr Gutachten, als die Regierung Vorschläge über die Beförderung der Spedition forderte, lautete daher, man solle den Schiffern das Recht geben, alle Waren, auch die nach Friedrichshafen, Bregenz und Lindau bestimmten, in Rorschach in Schiffe der Bestimmungshäfen umzuladen, da auf dem dortigen Fruchtmarkt Schiffe aller Bodenseehäfen sich versammelten, und auf die gleiche Weise Rückfracht nach Sernatingen zu gewinnen. Auf diese Weise wäre die Sernatinger Ware ebenso schnell am Bestimmungs-ort, wie wenn sie durch ein zweites Schiff direkt dahin geführt würde³³.

Durch die ortsübliche Realteilung war im Laufe des 18. Jahrhunderts das Schiffer-lehen in 6 Anteile zerfallen, von denen einige weiterhin geteilt wurden, so daß 1824 Mai 6³⁴ von 10 Schiffsanteilen die Rede ist, während in den folgenden Jahren es bei 8 Schiffahrtsanteilen sein Bewenden hat. Das beweist nicht nur den Kapitalmangel, daß ein einzelner kaum in der Lage war, ein neues Schiff anzuschaffen, eine Anschaffung, die etwa alle zehn Jahre erforderlich wurde und etwa 1200 bis 1400 fl

³¹ Bittel, S. 401.

³² L 927, 1828 Mai 4; vergl. das Schreiben Hummels an U.

³³ 1822 Okt. 18 L 926.

³⁴ L 926.

kostete, sondern auch, daß der Ertrag der Schifffahrt hinreichte, 8 bis 10 Familien zu ernähren.

Sie besaßen gemeinsam 4 Schiffe, das größte konnte 700 Schiffscenter Fracht besorgen und bediente den Rorschacher Wochenmarkt, 2 bis 3 kleinere standen für Frachten zur Verfügung, die in der Zwischenzeit oder darüber hinaus anfielen³⁵. An Stelle der Überlinger Schiffsschau, die seit 1803 nicht mehr zuständig war, wurde ein Vertrag mit dem Bodmaner Schiffmachermeister geschlossen, der gemeinsam mit dem Obmann der Sernatinger Schiffer im Beisein einer weiteren Amtsperson die jährliche Visitierung der Schiffe vornahm und neuerbaute Schiffe mit einem Zeichen versah, wieweit das geladene Schiff einsinken durfte³⁶.

Als 1824 der Umbau des Hafens, zunächst der Bau des Hafendamms, begonnen wurde, war dabei freilich nicht so sehr der Bedürfnisse der Sernatinger Schiffer gedacht, als der Erfordernisse des Dampfschiffes. Denn bereits 1824 war die Planung einer badischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, an der die Großherzogliche Familie beteiligt war, weit fortgeschritten, ein Schiff sogar bestellt; doch Ende des Jahres 1824 zog sich der Anreger, der Konstanzer Senior der dortigen Genfer Kolonie David Macaire, zurück und die Aktiengesellschaft des Frhr. von Cotta und des amerikanischen Konsuls in Frankreich Church, die bereits im Dezember 1824 ihr Dampfschiff „Max Joseph“ von Stapel gelassen und ein bayrisches Privileg erreicht hatte, erhielt unter dem 25. April 1824 das ausschließliche Recht der Dampfschiffahrt auf dem badischen Bodensee für die Dauer von 20 Jahren^{36a}.

Sie durfte aus sämtlichen großherzoglichen Häfen Menschen, Waren und Landeserzeugnisse in heimische und fremde Häfen befördern und umgekehrt, ist in den Häfen Überlingen, Sernatingen und Konstanz von der Abfuhrgebühr befreit, während sie in den übrigen badischen Häfen die gleiche Abfuhrgebühr zahlt, wie die meist begünstigte Schifffahrt, ebenso ist sie frei von Staats- und Kommunalsteuern. Dagegen ist sie verpflichtet, ein oder, wenn es das Verkehrsaufkommen erfordert, mehrere Dampfschiffe zu unterhalten, einen badischen Vertreter zu ernennen und den Fahrplan im Einvernehmen mit dem Seekreisdirektorium festzusetzen.

Dieses Privileg wird den Sernatinger Schiffen gleichzeitig mit der Publizierung zusammen mit einer Weisung eröffnet, daß die vom Dampfschiff zu zahlende Abfuhrgebühr vom Lagerverwalter aufzuzeichnen, vom Steuermann zu bestätigen und Ende des Vierteljahres an die badische Regierung einzureichen sei, die die Übernahme der Kosten vorhatte³⁷.

Trotzdem bedeutet die Abfuhr durch das Dampfschiff für die Sernatinger Schiffer eine kleine Katastrophe, auch wenn der Güterverkehr im Gefolge des Dampfschiffverkehrs und des Hafenaushubes erwartungsgemäß zunahm. Schon im ersten Jahr vom Mai 1825 bis zum Ende April 1826 hat das Dampfschiff vom Gesamtfrachtaufkommen von 28 647 Zentner 21 992 verschifft, den Schiffern blieb ein knappes Viertel übrig, 1826/27 von 48 233 Zentner 13 563 und in den anderthalb Jahren vom April 1827 bis November 1828, als das Dampfschiff wegen einer Beschädigung die Sernatinger Route einstellte, von 29 475 Zentnern 15 600.

³⁵ 1822 Okt. 5 L 926.

³⁶ 1828 April 11 L 926.

^{36a} Zeppelin, E.: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824–84, SVG Bodensee XIV, 1885.

³⁷ L 927 vom 25. April.

Die Dampfschiffahrt

Die Abfuhrgebühr des Dampfschiffes, die die badische Regierung zahlen sollte, konnte natürlich keineswegs den Verdienstausfall wettmachen. Weil sie weit größer war, als man erwartet hatte, stellte sich das Ministerium auf den Standpunkt, daß durch die Bau- und Förderungsmaßnahmen der Großherzoglichen Regierung das Frachtaufkommen sich in einem solchen Maße erhöht habe, daß den Schiffern nicht die Entschädigung für die tatsächliche Güterabfuhr, sondern nach dem Verhältnis von 1818, das als Normaljahr anzunehmen sei, gebühre. Der Anspruch der Dampfschiffahrtsgesellschaft, auch für ein Segelschiff, das im Schlepp vor allem Salz verlud, Abfuhrfreiheit zu genießen, war indessen zurückgewiesen worden.

Inzwischen war der Ausbau des Sernatinger Hafens soweit fortgeschritten, daß er am 25. August 1826, am Geburtstag des Großherzogs, unter dem Namen Ludwigshafen der Benützung übergeben werden konnte, als erster für das Dampfschiff geeigneter Bodenseehafen. Zunächst ergab sich freilich noch die Unbequemlichkeit, daß die Frachten aus den alten Lagerhäusern mit Fuhrwerken herangebracht werden mußten, wofür weder die Gemeinde aufkommen wollte, der das Waggeld verloren gegangen war, noch auch das Dampfschiff, obwohl der Umbau zu seinen Gunsten erfolgt war — lediglich die Sernatinger Schiffer nahmen die Kosten auf sich³⁸.

Wenige Wochen später folgte auch der Ort dem Beispiel des Hafens und bat, ihm gleichfalls den Namen Ludwigshafen zu verleihen, was unter dem 7. November 1826 genehmigt worden ist.

Im Juni 1828 tritt die Einschätzungskommission zusammen, die den Wert der entgangenen Abfahrtsgebühren zu errechnen hat; sie besteht aus den Spediteuren Caspar und Geiselbrecht sowie dem Obmann der Schiffer, Senes Thum. Sie errechnen auf der Basis des Jahrganges 1818 eine Entschädigung von 1273 fl u. 20 kr, auf jener des Jahrganges 1820 1702 fl 20 kr.

Tatsächlich wurden den Schiffern am 31. August 1831 372 fl 18 kr. Entschädigungsgelder für den Anteil geboten.

Als man 1829 erkannte, daß der Dampfer „Max Josef“ seinen Dienst nicht mehr tun konnte, entstand eine neue Dampfschiffahrts-Gesellschaft, zu deren treibenden Kräften der Ludwigshafener Spediteur Caspar gehörte. Auch der badische Staat beteiligte sich zunächst mit 50, später mit 200 Aktien à 300 fl an dieser Gesellschaft, die am 4. November 1830 auf die Dauer von 25 Jahren das Privileg des freien und ausschließlichen Landungsrechtes in Ludwigshafen erhielt, dazu die freie Abfuhr in Konstanz und Überlingen sowie Begünstigungen bei der Abfuhr in den übrigen Landeplätzen, nicht zuletzt wieder Freiheit von Staats- und Gemeindesteuern.

Damit hörte die freie Segelschiffahrt in Ludwigshafen auf. Am 1. Oktober 1831 schätzte eine Kommission, bestehend aus dem Obereinnehmer Steinmacher, dem Konstanzer Schiffmacher Einhard und dem Bodmaner Schaffbauer Kramer, die Fahrzeuge der Ludwigshafener Lehenschiffer ab, während im Auftrag der Gemeinde Ludwigshafen eine leider nicht vorliegende Liste vom Überlinger Schiffsmeister Welschinger angefertigt wurde.

Am 25. November erhielt der Dampfer „Leopold“ dieser Gesellschaft die Fahrgenehmigung — mit der Auflage, Feuerspritzen und einen zweiten Anker anzu-

³⁸ 1827 März 4, L 927.

schaffen und den Fußboden zwischen Maschine und Dampfkessel mit Eisenblech zu belegen. Am 30. November, wenn er die erste Fracht nach Ludwigshafen aufgenommen hatte, sollten den Schiffseignern die Taxsumme von 3 647 fl 7 kr. ausbezahlt und die Schiffe für die Gesellschaft übernommen werden.

Die Ablösung

Am 9. Mai 1832 sollen die Ludwigshafener Segelschiffer 800 fl Entschädigung für ihre Schiffsfahrtsrechte erhalten, sie weisen jedoch diese Summe zurück und erreichen durch einen Recurs beim Ministerium³⁹, daß jedem Inhaber eines ganzen Anteils ein Jahrgehalt von 400 fl bis zum Ableben beider Ehegatten, den Inhabern eines halben Anteils aber die halbe Summe ausbezahlt wurde. Es waren dies die Schiffer Senes Thum, Martin Warthus, Martin Auer, Franz Joseph Ill, Sebastian Specht, Martin Keller, die Witwen Rosine Honstetter und Josepha Maier. Wenn in späterer Zeit noch Ludwigshafener Segelschiffer genannt werden, wie etwa der Schiffsmeister Keller, der 1835 zur Erfüllung seines Kontrakts auf Brennholzzufuhr für das Spital Überlingen angehalten werden soll, so können sie nur gegen Miet- und Abfuhrgebühren an die Dampfschiffahrtsgesellschaft die von dieser erworbenen Schiffe benützen. Noch 1866 heißt es, daß eine Beaufsichtigung der Ludwigshafener Segelschiffahrt nicht nötig sei, da die Dampfschiffahrtsgesellschaft als alleinige Inhaberin des Schiffsfahrtsrechtes kein Segelschiff in Ludwigshafen stationiert hat.

Als am 15. Juni 1863 die Eisenbahn in Konstanz eröffnet wurde, fiel die Dampfschiffahrtsgesellschaft an den Staat. Nunmehr werden die Bestimmungen allmählich gelockert, 1867 wird den Ludwigshafener Schiffern Mathäus Thum und Edmund Specht die Schiffahrt nach Bodman verpachtet. Die Überfahrt erfolgt durch einen Kahn, der von 2 erwachsenen Männern geführt wird, und seit 1868 — vermutlich infolge des Abverkaufes der durch Eisenbahn und Dampfschiff andernorts überflüssig gewordenen Schiffe — finden sich wieder ein Segler und mehrere Gondeln am Ort; 1872 hat sich ihre Zahl auf 3 vermehrt, und 1894 lebten in Sernatingen wiederum 4 Schiffer.

³⁹ 1834 Jan. 23, Fasz. 926.

Quellen und Literatur:

Stadtarchiv Überlingen Nr. 940–942, 945, 947, 949, 955, 956.

Ratsprotokolle 1622, 1771, Missivprotokolle 1527, 1792.

Spitalarchiv Überlingen Nr. 1030.

Gemeindearchiv Ludwigshafen: Akten XIX/926–928.

Barth: Geschichte der Stadt Stockach im Hegau, Stockach 1894.

Bittel: Sernatinger Chronik, Karlsruhe 1939.

Eckert: Volkswirtschaftliche Bestrebungen im schwäbischen Kreis und der Lindauer Geschichtsschreiber David Hünlin, SVG Bodensee 50/17 ff.

Lochner von Hüttenbach: Kriegerische Ereignisse auf dem Bodensee, ebenda 15, S. 27 ff.

Stoffel: Die Fischereiverhältnisse des Bodensees, Bern 1906.

Wagner Hans: Aus Stockachs Vergangenheit. Singen 1964.

Zeppelin, Eberhard Graf: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1823–1884. SVG Bodensee 14, 1885 S. 39 ff.

Nicht benützt wurde GLA Akt. — Abtlg. Überlingen, 2 Faszikel, Winkelschiffahrt zu Sernatingen 1716–39 und 1740–84 Nr. 292.