

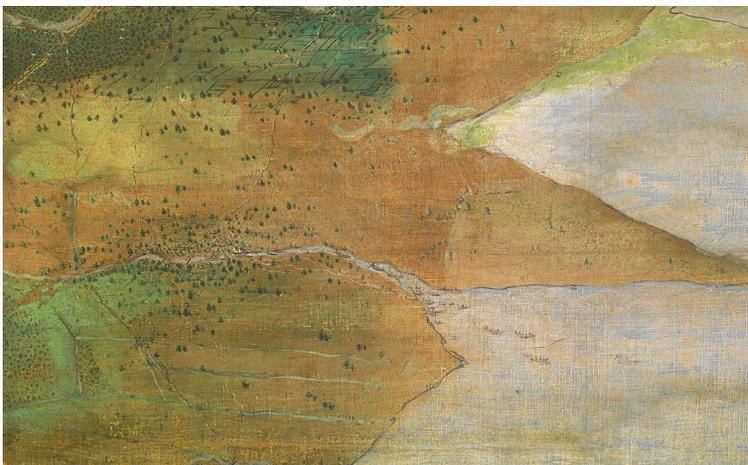
Sabine Sutterlütti

## SCHIFFFAHRT AUF DEM BODENSEE

### Die privaten Schiffergesellschaften des Gerichts Höchst-Fußach

Schon Funde aus der Jungsteinzeit belegen, dass auf dem Bodensee Schifffahrt betrieben wurde. Die Römer bauten in Brigantium (Bregenz) einen Hafen und stationierten dort ihre Bodenseeflotte. Im frühen Mittelalter reisten Wandermönche wie Kolumban und Gallus oder Bischöfe wie Gebhard II. von Bregenz per Schiff von einem Ende des Sees zum anderen. Neben Personen transportierten die Schiffer vor allem Wein und Getreide sowie Waren aller Art von einem Ufer zum anderen.

Während Kaiser Friedrich Barbarossa 1158 auf dem Reichstag von Roncaglia mit dem Wasserregal die Schifffahrt auf Flüssen zum königlichen Recht erklärte und damit für die Nutzung der Flüsse Abgaben einhob, bestätigte er 1179 den Schiffern auf dem Bodensee ihr hergebrachtes Recht, sich auf dem See frei zu bewegen.<sup>1</sup> In den kommenden Jahrzehnten beanspruchten aber lokale Herren dieses Recht für sich. Herrscherfamilien wie die Staufer, die Grafen von Montfort oder Pfullendorf sowie Klöster wie St. Gallen und Salem und Reichsstädte legten immer öfter fest, wer das Privileg hatte, in ihrem Herrschaftsgebiet Waren zu befördern, um so Abgaben zu generieren. Jeder Landesherr legte fest, wer im eigenen Herrschaftsgebiet Waren anlanden bzw. übernehmen durfte und wel-



**Abb. 1:** Ausschnitt aus  
Ansicht des Gerichts  
Höchst-Fußach um 1740  
aus der Vogelperspektive

che Bestimmungen zum Schutz der eigenen Wirtschaft galten.<sup>2</sup> So überließ Herzog Philipp von Schwaben um 1206 dem Konstanzer Bischof Diethelm die freie Schifffahrt.<sup>3</sup>

Mit der wachsenden Bedeutung des Getreidehandels vom Nordufer des Bodensees nach Graubünden, in die Nordostschweizer Kantone sowie das Gebiet des Klosters St. Gallen und in den Herrschaften vor dem Arlberg wurde die Frage des Transports von den Getreidemärkten Überlingen, Sernatingen<sup>4</sup> sowie Buchhorn<sup>5</sup> immer wichtiger. Zwischen den verschiedenen Handelszentren für Korn am Nordufer des Bodensees und den Abnehmern entwickelte sich ein ritualisierter Handel mit klaren Absprachen. Die Städte bauten Kornspeicher (Gredhäuser), wo das Getreide gestapelt und gehandelt wurde. 1388 entstand in Konstanz das erste große Kaufhaus als fester Umschlagsplatz für Waren.<sup>6</sup> Im 15. Jahrhundert folgten Gredhäuser in Lindau (1419 erweitert), Radolfzell, Überlingen, Steinach (1473) und Meersburg (1498). Am österreichischen Ufer wurde das erste Gredhaus erst 1686 in Bregenz erbaut. Von diesen Gredhäusern erfolgte die Ausfuhr wöchentlich festgelegter Getreidemengen. Die Händler ließen das erworbene Getreide durch ihre bevorzugten Schiffer befördern, die die Abfuhrgenehmigung vom regionalen Stadtherrn gepachtet hatten.<sup>7</sup> Teilweise traten die Schiffer nicht nur als Transporteure auf, sondern handelten auch als Kommissionäre. Aus diesen regelmäßigen Fahrten zu den Getreidemärkten in Überlingen, Buchhorn oder Lindau entwickelten sich dann die privaten Schiffergesellschaften des Gerichts Höchst-Fußach.

Mit der Einteilung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation in Reichskreise 1512 war der Bodensee auf unterschiedliche Reichskreise aufgeteilt. Das Nordufer gehörte zum Schwäbischen Reichskreis (Überlingen und Buchhorn und alles dazwischen), die Gebiete im Westen zum Österreichischen Reichskreis (Konstanz). Im Osten lagen die Gebiete der Abtei St. Gallen sowie Bregenz und Fußach, das als Teil der Herrschaft Feldkirch zum Schwäbischen Reichskreis gehörte. Die Gebiete der Eidgenossenschaft im Süden waren kreisfrei. Dem Schwäbischen Reichskreis hatte in gewisser Weise die Oberhoheit über die Getreide in die Schweiz und konnte Ausfuhrsperrn verhängen, außerdem fungierte er auf dem See im Sinne einer Seepolizei und ging gegen Schmuggler und Kriminelle vor.<sup>8</sup> Das Geleitrecht für die Handelsschiffe beanspruchten seit 1632 die Städte Lindau und Konstanz. Zur besseren Kontrolle des Getreidehandels zwischen den Reichskreisen und der Eidgenossenschaft wurde 1733 festgelegt, dass Getreide nur noch aus Konstanz, Überlingen, Buchhorn, Lindau, Langenargen, Bregenz und Radolfzell exportiert werden durfte.<sup>9</sup>

## GERICHT HÖCHST-FUSSACH

Das Gericht Höchst-Fußach bestand bis zur Auflösung durch die Bayern<sup>10</sup> 1806 aus den Orten Höchst, Brugg, Fußach und seit dem späten 18. Jahrhundert auch Gaißau.

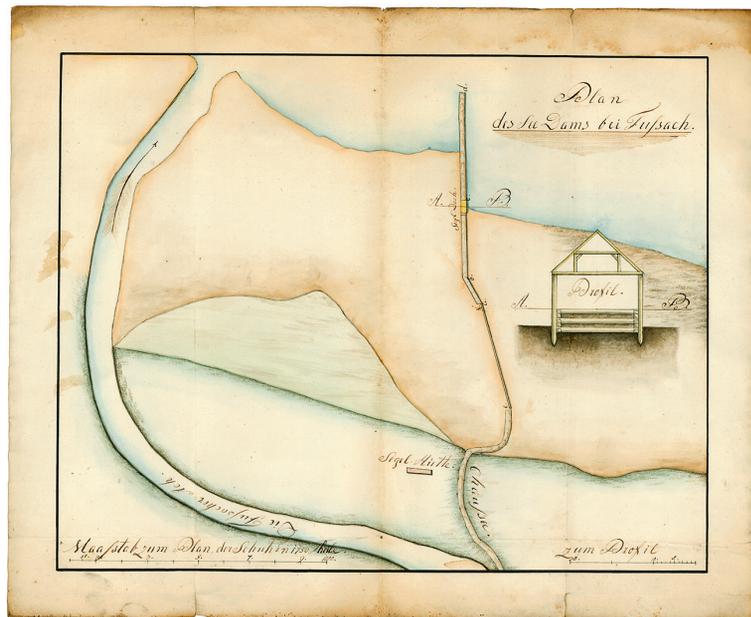
Höchst, am Rhein gelegen, hatte keinen Hafen am Bodenseeufer und zählte laut Hünlein auch nicht zu den Bodenseeorten.<sup>11</sup> Brugg, heute ein Ortsteil von Höchst, bildete die Grenze zum Reichshof Lustenau. Die Bewohner von Brugg und Höchst befuhren mit ihren Schiffen vor allem den Rhein. Zudem betrieben sie die Fähre über den Rhein in die Schweiz.<sup>12</sup> 1771 wurde ihnen jedoch verboten, weiter Schiffe im Rhein zu halten.<sup>13</sup> Gaißau bestand lange aus einem Doppelhof rechts und links der Rheinmündung und unterstand der Fürstabtei St. Gallen. An der Mündung des Rheins in den Bodensee liegt Rheineck als Übergang zwischen Rhein- und Seeverkehr, im Hochmittelalter unter Montforter, Werdenberger, Toggenburger, Habsburger und schließlich Konstanzer Herrschaft wurde die Siedlung 1460 eidgenössisch.<sup>14</sup> Die Schiffer von Rheineck waren sowohl bei der Schifffahrt auf dem Rhein wie auch auf dem Bodensee die wichtigsten Konkurrenten der Schiffer des Gerichts Höchst-Fußach.<sup>15</sup>

Fußach an der Mündung der Fußach<sup>16</sup> in den Bodensee<sup>17</sup> grenzte an das Gericht Hofsteig (Montfort-Bregenz). Der Ort war als Hafen direkt gegenüber von Lindau gegründet worden und stellte die kürzeste Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Bodenseeufer auf dem Weg nach Italien dar. Seit dem 11. Jahrhundert entwickelte sich die Siedlung zur wichtigsten Schiffslande am südöstlichen Bodenseeufer. 1092 ließ etwa Graf Luitold von Achalm den Wein für sein Kloster Zwiefalten von Maienfeld über Fußach transportieren.<sup>18</sup> Während der Stauferzeit entstand in Fußach eine kleine Burg, in der die Grafen von Montfort-Feldkirch und ab 1390 die habsburgischen Vögte eine Zollstelle unterhielten.<sup>19</sup>

Lange Zeit konnten Schiffe bei hohem Wasserstand in der trichterförmigen Mündung der Fußach bis zur ca. 500 m vom Ufer entfernten Burg fahren. Zudem gab es spätestens seit dem 16. Jahrhundert eine feste Stede (Anlegestelle) direkt am Seeufer aus Holz mit einer Kiesaufschüttung und Pfählen. Erste Regelungen zu ihrer Erhaltung finden sich in der Schifffahrtsordnung vom 4. März 1525, erlassen vom Vogt in Feldkirch, Graf Hugo von Montfort.<sup>20</sup> Laut Punkt 13 dieser Ordnung sollen alle, die Warentransporte organisieren oder selbst als Schiffer unterwegs sind, helfen, den Steg und die Wege zur Landestelle nach Bedarf in Instand zu halten.<sup>21</sup> Zu diesem Zeitpunkt gab es in Bregenz weder eine Stede noch einen Damm zum Anlegen. Die dortigen Schiffer hatten ihre Schiffe in Lindau liegen und saßen bei Sturm dort oft für Tage fest.<sup>22</sup>

Um 1800 bestand die Anlegestelle aus einem aufgeschütteten Damm und einer Stede, die 70 Meter in den See hinreichte und sechs Meter breit war. Dort konnten die Schiffe an drei großen Eichenpfählen festmachen, um be- und entladen zu werden. Ein 120 Meter langer Steg verband den Hafendamm mit der Straße. 1810 hatte die gesamte Stede eine Länge von 775 Schuh (ca. 236 m) und eine Breite zwischen 14 und 16 Schuh (4,27–4,87 m). Auf dem Stededamm befand sich eine gut 14 m lange Überdachung auf Eichensäulen zum Schutz der Waren.<sup>23</sup>

1826 bewilligten die Behörden die Errichtung einer verbesserten Stede/eines Seedammes.<sup>24</sup> Diese neue Anlegestelle sollte auch an die Bedürfnisse der neu aufgekomme-



**Abb. 2:** Stedeplan um 1810, Vorarlberger Landesarchiv, GAF, Sch. 2, Nr. 2

nen Dampfschiffe angepasst werden, denn in Fußsach konnten Dampfer nur bei hohem Wasserstand anlegen.<sup>25</sup>

Die mannigfachen Forderungen an die neue Anlegestelle, verbunden mit wechselseitigen Klagen der Lastschiffer und der Dampfschiffgesellschaften, führten dazu, dass sich die Baumaßnahmen ständig verzögerten. 1838 drängten die badische und die bayerische Dampfschiffgesellschaften auf eine ordentliche Anlegestelle für ihre Schiffe Leopold und Ludwig, da sich in Fußsach in über zehn Jahren fast nichts getan hatte. Trotz der immer noch unzureichenden Anlegestelle begann aber 1841 auch die württembergische Dampfschiffgesellschaft, sechsmal in der Woche Fußsach anzulaufen.

Im Winter 1841/42 sollten die Baumaßnahmen endlich wieder aufgenommen werden. Um den Dampfschiffen das Anlegen zu erleichtern, ließ der Spediteur und Vorsteher Alois Weiss auf eigene Kosten neue Pfähle schlagen. Daraufhin beschwerten sich die Schiffsmeister der Bereitschaftsschiffer und verlangten, dass die schon geschlagenen Pfähle wieder entfernt würden und die neue ohnehin nur wenig Nutzen bringende Verlängerung des dahigen Seedamms unterlassen werde.<sup>26</sup> Wieder stockten die Arbeiten. 1848 klagte die württembergische Dampfschifflinie 1848, dass die Fußsacher Segelschiffer, vor allem die Kornschiffer, an der dortigen Anlegestelle den Dampfschiffen keinen Platz machten und es deshalb aufgrund des begrenzten Platzes zu Manövrierschwierigkeiten und Streitigkeiten komme.<sup>27</sup> 1849 endete der Ausbau mit einem Kompromiss.<sup>28</sup>

Als 1854 der Hafen von Bregenz zum Staatshafen erklärt wurde,<sup>29</sup> begann für den Fußsacher Hafen der Niedergang. Schon in den 1860er Jahren nahmen die ersten Dampfschiffgesellschaften Fußsach wieder aus ihren Fahrplänen.

## SCHIFFERGESELLSCHAFTEN

Erste Hinweise auf Schifferzünfte am Bodensee finden sich 1275 für Lindau, 1390 für Konstanz und 1399 für Fußsach.<sup>30</sup> Die Zunftregeln gaben den Mitgliedern u. a. die Möglichkeit, Schiffer aus anderen Orten vom Verkehr zur eigenen Anlegestelle auszuschließen.<sup>31</sup> Sie regelten auch, in welcher Reihenfolge die Schiffer Waren übernehmen durften und wie der Schiffsführer und die Schiffsknechte zu bezahlen waren. Ausrüstung und Sicherheit der Schiffe gehörten ebenfalls zum Reglement der Zünfte. Zudem schützen die Schiffergesellschaften mit der Einführung eines Abfuhrgeldes für fremde Schiffe ihr eigenes Geschäft.<sup>32</sup>

1525 wurde im Gericht Höchst-Fußsach eine neue Ordnung für die Schiffer erlassen.<sup>33</sup> Auf diese beriefen sich die Schiffer des Gerichts bis ins 18. Jahrhundert, wenn es Streitigkeiten gab.<sup>34</sup> Darin wurde für die Schiffer und all ihre Erben festgelegt, unter welchen Voraussetzungen jemand Passagiere, Waren und Vieh zum Transport annehmen durfte. Wer nicht selbst segelte, durfte keine Waren und Passagiere annehmen und vermitteln. Wenn jemand kam und seinen Transport schon geregelt hatte, durfte ihm niemand dreinreden. Nur Schiffer konnten gegenseitig für einander nach Passagieren und Waren suchen oder Geschäfte an Dritte vermitteln, wenn sie selbst nicht segeln wollten. Wenn zwei Schiffer ein ganzes Jahr zusammenarbeiteten und auch noch einen Knecht beschäftigten, durfte immer nur jeweils einer auf dem Schiff fahren. Wenn Vater und Sohn gemeinsam ein Schiff betrieben, durfte einer für die Waren sorgen und der andere auf dem Schiff sein. Keiner durfte dem anderen die Passagiere abwerben, die schon an Bord waren. Die Lindauer Schiffer sollten den Fußsachern nicht hineinreden und umgekehrt. Zu den regelmäßig angelaufenen Orten gehörten Wasserburg, Rorschach, Buchhorn, Konstanz und Überlingen. Ging die Fahrt über Buchhorn hinaus, mussten die Kaufleute für die Verpflegung der Schiffsleute aufkommen oder mehr für die Fahrt bezahlen.<sup>35</sup>

1595 wurde diese Schifferordnung adaptiert und der Radius der Schiffer des Gerichts Höchst-Fußsach eingeschränkt. Sie durften jetzt nur noch Lindau anlaufen, nicht aber Rorschach oder Konstanz.<sup>36</sup>

Die meisten Schiffer liefen regelmäßig immer denselben Hafen an und spezialisierten sich auf die Fahrt nach Lindau, Buchhorn, Überlingen oder Radolfzell. Einzelne Schiffer begannen zudem, von den Kornhandelszentren die Abfuhrberechtigung für Getreide auf eine bestimmte Zeit zu pachten.<sup>37</sup> Korneinkäufer und Schiffer bildeten dabei in der Regel ein Team und entrichteten die jeweils von den Städten geforderten Gebühren gemeinsam. So sind etwa Einkäufer und Schiffer aus dem Gericht Höchst-Fußsach 1685/86 im Gredregister von Bodman erwähnt.<sup>38</sup>

Diese Partnerschaften bzw. die Spezialisierung auf ein bestimmtes Ziel bildeten die Keimzelle für die verschiedenen privaten Schiffergesellschaften des Gerichts, vor allem die Überlinger und Lindauer Kornschiffahrt und die Parlamenterfahrt.

Wie viele Schiffer und Schiffe es im Gericht Höchst-Fußsach gegeben hat, lässt sich schwer sagen. Im Steuerverzeichnis des Gerichts ist um 1705 bei rund 50 Prozent der Fußsacher Steuerpflichtigen als Vermögenswert »Schiff mit Geschirr« angegeben, während es bei den Höchster Steuerzahlern nur einzelne sind. Dort findet man dafür regelmäßige Angaben über Egge, Pflug und Wagen.<sup>39</sup> Die Schiffer des Gerichts standen regelmäßig in Konkurrenz zu den Kornschiffern aus dem st. gallischen Rorschach und Rheineck sowie den Schiffern aus dem Gebiet Werdenberg (Altstätten, Herbrugg, Montlingen).<sup>40</sup>

1764 gab es laut Karl Graf von Zinzendorf in Fußsach zwölf große Schiffe.<sup>41</sup> Eines der wichtigsten, das Überlinger Kornschiff, sank 1773. Dabei ertranken vier Schiffer: Johannes und Nikolaus Kuster sowie Johannes Schneider und der gleichnamige Johannes Schneider, die diese Fahrgerechtigkeit von Überlingen gepachtet hatten.<sup>42</sup>

1799 stellten die Fußsacher im zweiten Koalitionskrieg drei Schiffe für die Flotte von General Williams. Kaiser Franz I. erteilte den Vorarlberger Schiffern für ihre Dienste während der Koalitionskriege schließlich das Privileg, auf alle aus Vorarlberger Häfen abgehenden Waren ein Abfuhrgeld zu erheben.<sup>43</sup>

Nach der bayerischen Herrschaft gab es in Fußsach nur noch eine Handvoll Schiffer.<sup>44</sup> Verzeichnet sind noch zwei große Schiffe, eines davon gehörte Johann Schneider (Baschas), das andere Anton Schneider, Schiffwirt, der für die Parlamenterfahrt das Schiff stellte.<sup>45</sup>

Bevor die ersten Dampfschiffe auf dem Bodensee fuhren, gab es in Fußsach zwei große Segelschiffe, gleich viele wie in Rheineck oder Unteruhldingen. Insgesamt gab es zu dieser Zeit rund 60 Segelschiffe auf dem Bodensee, etwa ein Viertel davon waren große.<sup>46</sup>

## GENOSSENSCHAFTLICHE SCHIFFFAHRT – BEREITSCHIFFFAHRT<sup>47</sup>

Ursprünglich gehörte die Teilhabe an der Schifffahrt im Gericht Höchst-Fußsach wie die Nutzung der Allmende zu den Gemeinderechten. Als Gerichtsangehöriger hatte jeder Mann auch einen Anteil an der gemeinschaftlichen Schifffahrt (Bereitschifffahrt).

Gesellschaft der Bereitschifffahrt war genossenschaftlich organisiert und hatte das Recht, alle von Fußsach abgehenden Waren zu befördern, auf die nicht schon andere Gesellschaften das Transportmonopol hatte. Mit einem bestimmten Einstandsgeld konnte ursprünglich jeder Bewohner des Gerichts Höchst-Fußsach Mitglied werden, auch wenn er keine Kenntnisse von der Schifffahrt hatte. Die Mitgliedschaft berechnete zum Bezug eines gleichen Anteils aus dem Reingewinn, dafür musste man sich an der Erhaltung der Stede und den Kosten für die Schiffe beteiligen. Kautionen und Sicherheiten wurden von der Gemeinde übernommen. Die Anteile bzw. Gewinne aus der Bereitschifffahrt unterlagen nicht der Steuerpflicht.<sup>48</sup> Im Rahmen der Teilung der Gemeindegüter zwischen Höchst-Fußsach-Brugg 1776 verzichteten die in Höchst und Brugg

wohnhaften Schiffer auf ihre Rechte an dieser genossenschaftlichen Schifffahrt sowie auf die Teilnahme an allen anderen Schifffahrten, außer bei schon bestehenden Fahrten zu auswärtigen Marktstädten. Sie durften in Zukunft auch keine »Anspruch mehr führen« (Transportaufträge neu eingehen). Der bisher übliche Preis für eine Fahrt nach Lindau mit 1 kr pro Person blieb für die Einwohner von Höchst und Brugg bestehen und durfte zu keiner Zeit gesteigert werden.<sup>49</sup> Mit diesem Verzicht fiel für die Schiffer aus Höchst dafür die Verpflichtung, sich am Unterhalt der Stede zu beteiligen.

Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Bereitschifffahrt in Fußsach von drei Obmännern geführt, denen jeweils zwei Schiffsbesatzungen mit je sechs Mann unterstanden. Die drei Gruppen, Roden, besorgten mit ihren Schiffsleuten abwechselnd jeweils für eine Woche den Transport der anfallenden Waren zu bestimmten Orten am Bodensee. Erst wenn ein Schiff voll beladen war, durfte der nächste Obmann Transportgut übernehmen. 1641 hatten die Bäcker und Kornführer von Feldkirch zwei Roden Schiffeleute des Gerichts auf drei Jahre für ihre Getreidetransporte engagiert. Die zuständigen Schiffer waren Matheiß Humpeler und Joss Weiss sowie Jacob Nagel und Joss Brunner gewesen.<sup>50</sup> Über die Reihenfolge der Fahrten wurde zeitweise auch das Los gezogen. Der Obmann hob die Fahrtkosten von den Passagieren sowie die Frachtkosten für die transportierten Waren ein und hatte jeweils für die Entlohnung der ihm zugehörigen Schiffsleute zu sorgen. Im 19. Jahrhundert ging der Überschuss an den Rechnungsführer, der jeweils am Ende der Woche die Löhne an die Schiffeleute auszahlte. Die Schiffe gehörten in der Regel den Obmännern oder anderen Schiffern und wurden je nach Bedarf gemietet. Es gab keine Schiffe, die nur der Bereitschifffahrt zur Verfügung standen oder in ihrem Besitz waren.

Nach einem Streit mit den privaten Gesellschaften wurde 1781 genau festgelegt, was die Bereitschifffahrt transportieren durfte. Ihr stand die Verschiffung von Reis, Rohr, Häuten und Fellen, altem Kupfer, Sensen, Weinstein, Wein und Branntwein, Schmalz, Zieger aus dem Glarner Land, Lumpenballen, die von Altstätten kommende Leinwand, Mühlsteinen, Wetzsteinkisten, Glasscherben und eines Teils des Judengutes zu. Von Lindau durfte sie rohe Wollsäcke mit Ausnahme der »Kaster« Wolle transportieren sowie alle Kaufmannswaren aus der Stadt, die am Samstag aufgegeben wurden, zudem Linsen und Hanfsamen.<sup>51</sup>

Zwischen der Bereitschifffahrt und den privaten Schiffergesellschaften gab es regelmäßig Streit um die Zuständigkeiten und die Kundschaft. So klagten 1790 die drei Obmänner der Bereitschifffahrt Jakob Schneider, Fidelis Sohn; Johannes Schneider, Karles Sohn, und Franz Schneider gegen die Überlinger Schifffahrt in der Person von Joseph Kuster & Konsorten. Sie warfen Kuster & Konsorten vor, die bestehende Fußsacher Schifferordnung zu stören, und forderten Schadenersatz für den entgangenen Gewinn. Die drei beschwerten sich, dass die Bereitschifffahrt *eine liebevolle Verbrüderung der ganz Dorfschaft um einem jeden Einwohner die Befügung zur Theilnehmung an einem allgemeinen Nahrungszweige zu öffnen sei* und nun von Kuster & Konsorten eigennützig an der Arbeit gehindert werde. Außer der Bereitschifffahrt habe niemand das Recht, Waren von Fußsach fort

zu befördern. Was sonst an Waren von Fußsach per Schiff wegtransportiert werde, seien *zosuzagen nur Reste*. Dabei stützten sie sich auf die Absprachen von 1781, dass Waren, die von Fußsach ausgingen, durch die Bereitschiffahrt zu befördern seien.<sup>52</sup> Allerdings vergaßen sie zu erwähnen, dass alle Waren bis auf jene, *wozu nicht schon früher andere Schiffergesellschaften wie die Parlamenter, Überlinger oder andere zu verführen berechtigt worden sind*, nicht ihnen zustanden. In der folgenden Erhebung durch das Vogteiamt erklärten sie, dass sich ihre Klage nicht gegen die Höchster oder Bregenzer Fahrt richte, sondern nur gegen die *ordinarii Fußsacher Schiffleut nach Überlingen, welche leztres Jahr Waren und Personen von Fußsach abgeführt haben und entgegen einem bestehenden Urteil der Bereitschaftsfahrt den Drittel Abfuhr widerrechtlich zurückbehalten haben*.<sup>53</sup>

Der Streit erstreckte sich über mehrere Jahre, da Jakob Schneider, Johannes Schneider und Wendelin Schneider als zuständige Obmänner gegen die Urteile des Vogteiamtes vom 2. März bzw. vom 29. Dezember 1792 regelmäßig Einspruch erhoben und erklärten, sie hätten ältere Akten, die bewiesen, dass Joseph Kuster und Partner von der Überlinger Fahrt im Unrecht seien. Ihrer Meinung nach hätten diese kein Recht, von Fußsach aus Transporte nach Überlingen zu übernehmen.<sup>54</sup> Schlussendlich entschied das Vogteiamt Feldkirch zu Gunsten der Überlinger Fahrt und bestätigte, dass Kuster & Konsorten bzw. die Höchster Ordinari Kornschiffer von Fußsach abfahren durften. Bei Fahrtgebühren unter zwei Gulden hätten sie keine Abfuhrtaxe zu bezahlen, bei zwei Gulden und mehr entfielen 10 Prozent der Gebühren als Taxe an die Bereitschiffahrt. Von dieser Entscheidung profitierten die genossenschaftlichen Schiffer, wenn die spezialisierten Kornschiffer gute Geschäfte machten.

Ein vorläufiges Ende fand der Streit erst 1803 mit einem Kompromiss zwischen den Parteien, der beinhaltete, dass Kuster & Konsorten bei großen Geschäften einen Teil des Gewinns an die Bereitschiffahrt abgeben mussten.<sup>55</sup>

Die bayerische Herrschaft ab 1806 brachte eine grundsätzliche Änderung der Schifffahrt im Gericht Höchst-Fußsach. Für ihre eifrige Beteiligung am Aufstand im Frühsommer 1809<sup>56</sup> legten die bayerischen Behörden die Schiffe der Fußsacher Schiffer zeitweise in Lindau an die Kette. Außerdem gab es keine öffentlichen Gelder mehr für die Reparatur der Stede, sodass sie ab 1811 kaum mehr benutzbar war. Negativ wirkte sich für die Fußsacher Schiffer auch die Favorisierung der Verbindung über Rheineck nach Oberitalien aus.

## PRIVATE SCHIFFERGESELLSCHAFTEN

Die privaten Schiffergesellschaften entwickelten sich aus der Spezialisierung einzelner Schiffer auf den Transport bestimmter Waren (Getreide) bzw. die Verbindungen mit bestimmten Städten. Die Anteilsrechte an den Gesellschaften waren das persönliche Eigentum der jeweiligen Schiffer und nicht Teil des Gemeinschaftsgutes wie die Teilhabe

an der Bereitschiffahrt. Die Anteilseigner hatten ihre Anteile zu versteuern und konnten sie nach Belieben veräußern, verpfänden und vererben.

Die Teilung der Gemeindeallmende zwischen Höchst und Fußsach 1776 betraf auch die bis dahin gemeinsame Schifffahrt. Die Höchster Schiffer verzichteten auf ihre Teilnahme an der genossenschaftlichen Bereitschiffahrt und waren nur noch im Rahmen der privaten Kornschifffahrten aktiv.

Zu Beginn des 19. Jahrhundert existierten in Fußsach fünf private Gesellschaften, deren Anteile auf mehr als zwei Dutzend Gemeindebürger verteilt waren. Einen Überblick über diese privaten Gesellschaften gibt das Regulativ über die Schifffahrt von 1810.<sup>57</sup>

#### REGULATIV ÜBER DIE SCHIFFFAHRT IN FUSSACH 1810

Als die **Küsterfahrt** in Fußsach, oder vielmehr von **Lindau anhier**, ist in **4 Theile abgetheilt und hat einen steuerbaren Ansatz an Kapital von 330 fl**

Hiervon betrifft vom 4. Theil also 82 fl 30 kr Steuer.

Diesen haben zu steuern

Joseph Nagel Vorsteher	$\frac{1}{3}$ stel mit 27 fl 30 kr
Gebrüder Blum	$\frac{1}{3}$ stel mit 27 fl 30 kr
Johann Nagel Trosts	$\frac{1}{6}$ stel mit 13 fl 45 kr
Joseph Nagel Trosts	$\frac{1}{6}$ stel mit 13 fl 45 kr

#### 2. Viertel

Joseph Nagel Allwinder und dessen Bruders Kinder	$\frac{3}{4}$ tel mit 61 fl 53 kr
Kasamir Bachmayer	$\frac{1}{4}$ tel mit 20 fl 37 kr

#### 3. Viertel

Anton Schneider Schiffwirt	$\frac{4}{6}$ stel mit 55 fl
Michael Helbock	$\frac{1}{12}$ tel mit 6 fl 52 $\frac{1}{2}$ kr
Johannes Helbock	$\frac{1}{12}$ tel mit 6 fl 52 $\frac{1}{2}$ kr
Nikolaus Schneider Beck	$\frac{1}{6}$ stel mit 13 fl 45 kr

#### 4. Viertel

Jakob Nagel Zucker	$\frac{1}{16}$ stel mit 20 fl 37 $\frac{1}{2}$ kr
Johannes Helbock	$\frac{1}{16}$ stel mit 20 fl 37 $\frac{1}{2}$ kr
Joseph Nagel Vorsteher	$\frac{1}{24}$ tel mit 13 fl 45 kr
Georg Nagel	$\frac{1}{24}$ tel mit 13 fl 45 kr
Jakob Nagel Zucker	$\frac{1}{24}$ tel mit 13 fl 45 kr

**Die Nägelfahrt hat einen steuerbaren Ansatz an Kapital von 330 fl. Ist zu 3 Theil abgetheilt.**

#### 1. Teil

Joseph Kuster Knechtle	$\frac{2}{9}$ stel mit 14 fl 40
Joseph Kuster Margreths	$\frac{1}{9}$ stel mit 7 fl 20
Johann Kuster Johann jung	$\frac{1}{9}$ stel mit 7 fl 20
Michael Helbock	$\frac{1}{18}$ stel mit 3 fl 40
Johannes Helbock	$\frac{1}{18}$ stel mit 3 fl 40
	36 fl 40
Anton Schneider Schiffwirt	$\frac{1}{3}$ stel mit 12 fl 13 $\frac{1}{2}$
Nikolaus Schneider Beck	$\frac{1}{3}$ stel mit 12 fl 13 $\frac{1}{2}$
Michael Helbock	$\frac{1}{6}$ stel mit 6 fl 6 $\frac{1}{2}$
Johannes Helbock	$\frac{1}{6}$ stel mit 6 fl 6 $\frac{1}{2}$
Jakob Nagel Zucker	$\frac{1}{3}$ stel mit 12 fl 13
Georg Nagel $\frac{1}{3}$ stel und jede 27. Fahrt mit	12 fl 13

Joseph und Gebhard Kuster	$\frac{1}{3}$ stel mit 12 fl 13
<b>2. Teil</b>	
Jakob Nagel	$\frac{1}{2}$ zu 55 fl
Joseph Nagel Vorsteher	$\frac{1}{3}$ zu 13 fl 45
Joseph Spehlers Wittib	$\frac{2}{3}$ zu 27 fl 30
Johannes Helbock	$\frac{1}{3}$ zu 13 fl 45
<b>3. Teil</b>	
Blum Gebrüder	$\frac{1}{3}$ zu 36 fl 40
Joseph Nagel Trosts	$\frac{1}{3}$ zu 36 fl 40
Joseph Kuster Knechtle	$\frac{1}{3}$ zu 36 fl 40

**Die Parlamentfahrt ist im Anschlag 355 fl**

Davon betrifft

Anton Schneider Anton Schiffwirt	96 fl
Joseph Nagel Allwinders	26 fl 45
Johann Nagels Kinder	26 fl 45
Johann Schneider Richters Wittib	72 fl
Johann Schneider Baschas	19 fl 30
Johann Nagel Trost	25 fl 30
Bartholome Kuster	25 fl 30
Leonhard Schneider Läßlis	22 fl 30
Jakob Bachmayer	40 fl 30

**Die Stoflerfahrt nachher Lindau mit 330 fl**

betrifft den 5tel mit 66 fl

**erstes 5tel**

	auf Lindau	auf Überlingen
Joseph Kuster alt Kassier $\frac{4}{5}$	49 fl 30	150 fl
Maria Kusterin Wittib $\frac{1}{5}$	16 fl 30	50 fl
	66 fl	200 fl
<b>2.</b>		
Joseph Kuster altes $\frac{1}{6}$	11 fl 30	33 fl 20
Gebhard Kuster $\frac{1}{6}$	11 fl 30	33 fl 20
Joseph Kuster Kassier $\frac{1}{3}$	22 fl	66 fl 40
Baptist Spehlers Wittib $\frac{1}{3}$	22 fl	66 fl 40
	66 fl	200 fl
<b>3.</b>		
Baptist Bachmayer $\frac{5}{6}$	55 fl	166 fl 40
Anton Schneider Schiffwirt $\frac{1}{6}$	11 fl	33 fl 20
	66 fl	200 fl
<b>4.</b>		
Nikolaus Kuster Bott $\frac{1}{4}$	16 fl 60	50 fl
Anton Kuster Dorfmeister $\frac{1}{4}$	16 fl 60	50 fl
Jos. Blum jüngers Wittib $\frac{1}{4}$	16 fl 60	50 fl
Jos. Blum älters Wittib $\frac{1}{4}$	16 fl 60	50 fl
	66 fl	200 fl
<b>5.</b>		
Joseph Kuster Knechtle $\frac{1}{2}$	33 fl	100 fl diese Johannes
Michael Helbock		
Joseph Kuster Margreths $\frac{1}{6}$	11 fl	33 fl 20
Johann Kuster jung $\frac{1}{6}$	11 fl	33 fl 20
Georg Kuster $\frac{1}{6}$	11 fl	33 fl 20
	66 fl	200 fl
Also beläuft sich die Fahrt nach Lindau	330 fl	1.000 fl

**Unter der Fahrt nach Überlingen wird verstanden**

Die Bregenzer u. Überlingerfahrt mit	625 fl
Die Höchster Fahrt mit 500 fl des Kellers Johann	
<sup>1</sup> / <sub>4</sub> tel ab mit 125 fl machen	375 fl
	<hr/> 1.000 fl <hr/>

**NÄGELFAHRT**

Die Teilhaber der Nägelfahrt rekrutierten sich großteils aus den Nachkommen von Adam, Jakob und Georg Nagel. Diese hatten am 17. März 1664 vom Bürgermeister und Rat der österreichischen Stadt Radolfzell um 12 Gulden Bestands- und Stadingeld die Schifffahrtsgerechtigkeit von Radolfzell nach Fußach auf ein Jahr verliehen bekommen und diese stets weiter betrieben.<sup>58</sup> Als eigenständige Gesellschaft dürfte die Nägelfahrt schon vor der Aufhebung der Schifffahrtsgilden nicht mehr existiert haben.

**KÜSTERFAHRT**

Im Steuerverzeichnis von 1809 ist die Küsterfahrt<sup>59</sup> mit einem Wert von 330 Gulden angesetzt. Mit Ausnahme von Kasimir Bachmaier hatten alle anderen Teilhaber der Küsterfahrt Anteile an der Parlamenter-, Nägel- oder Stoflerfahrt.<sup>60</sup> Mit dem Neuaufleben der Bereitschifffahrt 1816 wandten sich die Teilhaber der Küsterfahrt der Bereitschifffahrt oder Kuster & Konsorten zu und verkauften ihre Anteile an andere Schiffer.

**PARLAMENTERFAHRT (PARLEMENT ODER BARLAMENTER) AUCH GÜTERFAHRT**

Die Schiffer der Parlaments Schifffahrt verschifften seit dem 16. Jahrhundert die Waren für die Kaufleute in Lindau und Süddeutschland von Lindau nach Fußach und organisierten mit den assoziierten Strackfuhrleuten den Weitertransport nach Italien.<sup>61</sup> Im Steuerbuch von 1705 ist bei Hans Schneider (Welsch) ein Anteil an der Parlamenterfahrt im Wert von 10 Gulden verzeichnet.<sup>62</sup> Die Parlamenterfahrt galt als besonders zuverlässig und war bei ihren Auftraggebern, der Lindauer Kaufmannschaft, sehr geschätzt.<sup>63</sup>

1781 waren der Schiffflewirt Anton Schneider, Leonard Schneider und Johann Bachmaier im Besitz der Parlamenterfahrt. In einem von den Bereitschaftschiffern angestregten Prozess wurde genau festgelegt, was sie befördern durften, nämlich mit Ausnahme von Korn alle anderen über die Speditionen und Handelsschaften laufenden Güter und Zentnerwaren. Das Lindauer Getreide stand den Stoflern bzw. der Überlinger-/Lindauer Kornfahrt zu. Wenn Waren für die Bereitschaft an der Stede von Fußach zum Transport nach Lindau bereit lagen, aber kein Schiff der Bereitschaft zum Transport bereit war, durften die Parlamenter diese Waren (Colli) übernehmen, aber ohne Vergütung. Dasselbe galt auch im umgekehrten Fall. Für diese Waren sollte ein Schifffmann, der eigentlich zuständigen Gesellschaft als Aufsicht mitfahren. Was die in die Fußacher Faktorei beförderten Waren betraf, so hatten die Parlamenter der Bereitschaft für jedes am Samstag mit deren Schiff befördertem Colli 2 kr zu bezahlen. Die Bereitschaft musste

den Parlamenter dagegen für jeden von ihnen beförderten Ballen über drei Zentner 4 kr erstatten. Eine Ausnahme stellte nur die Verschiffung des Salzes dar. Bei Salztransporten entschied der Eigentümer oder Spediteur, von wem er sein Salz transportieren ließ.<sup>64</sup>

Die Bereitschaftsschiffer klagten jedoch kurze Zeit später erneut gegen die Parlamenter. Sie monierten, auch wenn die Parlamenter ihre Rechte als käufliches Gewerbe erworben hätten, gebe ihnen das noch lange nicht das Recht, Dritte bei der Ausübung der Schifffahrt zu behindern.<sup>65</sup> Zwischen 1790 und 1794 kam es zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Gruppen. 1794 wurde der Prozess schließlich mangels weiterer Unterlagen eingestellt und 1803 ein Vergleich unterzeichnet.

Im Steuerbuch von 1810 ist der Wert der Gesellschaft mit 335 Gulden angesetzt. Das Schiff, mit dem die Fahrten der Parlamenter durchgeführt wurden, gehörte dem Schiffflewirt Anton Schneider.<sup>66</sup> 1834 besaßen die Parlamenter kein eigenes Schiff mehr.<sup>67</sup>

Nach der Auflösung der Schiffergilden lebte die Parlamenterfahrt noch in Form einer privaten Gesellschaft weiter. So vermerkte Joseph Nikolaus Nagel 1859 in seinem privaten Rechnungsbuch, dass er aus dem Gesamterlös der Parlamenter in der Höhe von 307 fl 2 kr für seinen Anteil an der Parlamenterfahrt 25 fl 25 kr erhalten habe.<sup>68</sup> Das »Parlamentschiff« [besorgte] den Güterverkehr zwischen Vorarlberg und Östreich via Lindau. Als Fortführung der Parlamenterrechte gab es auch noch »das Vichschiff«, das die Viehtransporte ab den Wochenmärkten von Lindau nach der Schweiz erledigte.<sup>69</sup>

### STOFLERFAHRT

Diese Schiffergesellschaft wurde schon 1486 erstmals erwähnt und war ursprünglich für den Transport der Waren nach Lindau zuständig. Im 16. Jahrhundert erkaufte sich die Parlamenter Teile der Rechte für die Lindauer Transporte, während sich die Stofler auf den Transport von Getreide aus Lindau und Überlingen nach Fußach und Brengenz konzentrierten. An der Stoflerfahrt waren ursprünglich auch die Schiffer aus Rheineck und Höchst beteiligt gewesen.

Im Juli 1785 ersuchten die Rheinecker Schiffer, die aus dem Verbund der Stofler gedrängt worden waren, in Überlingen darum, dass die Kornverträge, die bisher von Fußacher Schiffern erfüllt worden seien, an sie übergehen sollten. Sie klagten u. a., die Fußacher hätten sich eine Reihe von Missbräuchen in der Schifffahrt unter dem Namen »Höchster Schiffleute« hervorgetan. Die Fußacher hätten von den Höchstern die Fahrt auf den Rhein mit allen Vorrechten gekauft,<sup>70</sup> allerdings ohne Wissen und Anerkennung durch die Obrigkeit, sondern nur privat unter sich. *Und warum gelustet die Fußacher nicht, auch die Fahrt zwischen Lindau und Rheineck an sich zu ziehen? Wie widerrechtlich waren also die Plagereien, welche die Fußacher Schiffleute den Rheinecker Kornhandelsleuten angetan haben, die dero (dem Überlinger) wohlbestelltem Grödamt bestens bekannt sind! Als Schiffleute und Kornhändler zugleich und an die gleichen Orte, befördern sie ihre eigene Frucht und verfläten die fremde. Weil es ihnen nicht Ernst ist, in den Rhein zu fahren, ist dieser ihnen bald zu hoch, bald zu niedrig. Dann lassen sie Bauren eidlich aussagen, es sei unmöglich gewesen. Von Rheinecker Schiffleuten aber, die ihnen das*

Gegenteil zeigen, sagen sie, sie verstehen sich nicht auf die Schifffahrt. Sie beschuldigen nur diesen und jenen Handelsmann eines besonderen Eigensinns, während wir doch bezeugen können, dass alle einsichtigen Handelsleute von Glaris, Alstetten pp so wenig unter dem Fußsacher Zwang und der Einschränkung handeln wollen als die von St. Margrethen pp. Mehreres wollen wir in Stillschweigen übergehen.<sup>71</sup> Mit ihrem Ansinnen hatten die Rheinecker Schiffer aber keinen Erfolg. Fußsacher Schiffer und Kornhändler teilten sich inzwischen als Stofler- und Überlinger Kornfahrt weiter die Korntransporte.

Die Stoflerfahrt nach Überlingen hatte einen Wert von 1.000 Gulden, die nach Lindau einen Wert von 330 Gulden. Zum Kapital der Stofler gehörte auch ein Haus mit Stadel. Im 19. Jahrhundert wurde die Stoflerfahrt auch als »Das Kornschiff«, das den Getreideverkehr zwischen Lindau und der Ostschweiz via hier durchführt, bezeichnet.<sup>72</sup>

### ÜBERLINGER KORNFahrt

1622 pachteten acht Schiffer aus dem Gericht Höchst-Fußsach die Fahrtgerechtigkeit für Korn von Überlingen über den Rhein oder den See nach Fußsach und Höchst. Diese Ordinari Kornschiffleute (später auch Überlinger oder Höchster Fahrt genannt) hatten das lukrative Abfuhrprivileg für Korn ins schweizerische Oberrheintal.<sup>73</sup>

1651 kassierte Überlingen diese Genehmigung.<sup>74</sup> Ein Jahr später bewarben sich die Schiffer aus Fußsach und Höchst erneut um das Transportrecht für Getreide aus Überlingen und pochten dabei auf ihre alten Rechte. Sie erklärten, 14 Gulden Pacht (Stelligeld)

bezahlen zu müssen, ohne Getreide transportieren zu dürfen. Sie könnten nur die Kaufleute und ihre Effekten nach Überlingen bringen, müssten aber mit leerem Schiff zurückfahren. Die Schifffahrt sei ihre einzige Einnahmequelle, ihr täglich Brot, ohne die Fahrt von und nach Überlingen kämen sie um Grund und Boden. Die Schiffer verlangten deshalb, wieder allein das Recht zu bekommen, Getreide ins Oberland (Werdenberg) zu transportieren.<sup>75</sup>

1656 kam es zu einer Einigung zwischen den Rheintaler und Höchst-Fußsacher Schiffern und Überlingen und 1661 erneuerten Bürgermeister und Rat der Reichsstadt das Privileg, das es den Schiffleute (bes. Georg Schneider, Ammann von Höchst-



Abb. 3: Lädine, Kloster Salem

Fußsach und Erben) aus dem Gericht Höchst-Fußsach wieder erlaubte, das Getreide für die Schweizer, Oberländer und Bündner Gebiete gegen die üblichen Gebühren zu befördern.<sup>76</sup>

Am 26. Mai 1677 wurde der Vertrag verlängert und präzisiert: die Höchster Schiffer durften Getreide für bestimmte Gegenden (Graubünden, Chur, Prätigau) und Empfänger (Glarner und Österreichische Händler) befördern, während Korn nach Altstätten, Gais, für Appenzeller, Oberrheintaler und Bernecker Kornhändler durch Überlinger Schifflleute befördert wurde.

Am 9. Juni 1690 erhielten Caspar, Hans und Jacob Helbock sowie Jacob Nägele und Adam Nagel aus St. Johann-Höchst und Georg Hörmann und Michael Heberle Bürger und Schifflleute aus Überlingen die Marktschiffahrt von Überlingen nach Feldkirch wieder verliehen, die sie schon zuvor auf fünf Jahre bekommen hatten. Pro Lädine musste ein halber Gulden Nachfahrt (Abfahrtsgebühr) entrichtet werden. Sie durften auch kein größeres Schiff als sie früher benutzen (nicht über 400 Säcke Ladung). Für den Transport von Kornsäcken nach Rheineck galt eine Sonderregel. Die Höchster Partner bezahlten jeweils am 26. Mai eines jeden Jahres 14 Gulden Gebühr an Überlingen, die Überlinger Schiffer neun Gulden. Dafür schützte die Stadt die Marktschiffahrt. Am 15. Juli 1706 wurde auch dieser Vertrag wieder verlängert und nach zehn Jahren erneut prolongiert.<sup>77</sup>

1706 wurde der Fußsacher Joseph Custer neuer Partner der Überlinger Kornschiffer. Er hatte 1699 mit seinen Brüdern Hans und Jacob Custer ein Achtel an der Überlinger Kornschiffahrt erworben. Ursprünglich allerdings ohne Wissen der Stadt, wofür er sich offiziell entschuldigte. Bei der Verlängerung 1722 wurde er als schließlich offizieller Teilnehmer anerkannt.<sup>78</sup> Laut Höchster Steuerbuch ging der Anteil von Jacob Custer nach seinem Tod 1702 an seine Witwe Maria Nagel über. Joseph Custer besaß inzwischen ein Sechstel und Hans Helbock aus Höchst einen weiteren Teil.<sup>79</sup>

Die Überlinger Kornschiffahrt war einerseits die profitabelste Schiffergesellschaft, andererseits tangierten sie die regelmäßigen Kornhandelssperren in die Eidgenossenschaft und nach Graubünden am stärksten. So etwa 1734, als die süddeutschen Getreidelieferungen nach Fußsach und Höchst stark eingeschränkt wurden, um einen Weiterverkauf an die Bündner und eidgenössischen Kornhändler zu verhindern.<sup>80</sup>

Wie die Stoflerfahrt prozessierte auch die Überlingerfahrt regelmäßig mit den Rheinecker Schiffern um die individuellen Transportrechte. 1725, 1743 und 1760 standen die Parteien vor Gericht. 1762 endete der letzte Prozess damit, dass die Reichsstadt Überlingen die Marktschiffahrt nach Höchst und Rheineck den Schiffern Johann Georg Helbock, der Alt und der Jung, Joseph Blum und Johann Christian Schneider aus Höchst sowie Joseph Kuster & Konsorten aus Fußsach auf fünf Jahre verlieh, wie das früher üblich gewesen war.<sup>81</sup> Der Bürgermeister und die Überlinger Kaufleute erklären, dass die Höchster und inkorporierten Fußsacher Schiffer aber nicht mehr als 400 Malter Korn pro Schiff laden dürften. Nur wenn weder Höchster noch Bregenzer Schiffer in Überlingen waren, durften die Rheinecker Schiffer Getreide transportieren. Die Schiffer konnten

ihre Fracht jeweils anlanden, wo sie wollten. Zur schnellen Weiterbeförderung wurde eine gute Straße gebaut und in Fußsach eine Faktorei gegründet.<sup>82</sup>

Im späten 18. Jahrhunderts gingen die Anteile der Überlinger- und der Stoflerfahrt in die Hände weniger Fußsacher Bürger über, die für kurze Zeit den Getreidetransport aus Überlingen und Lindau dominierten.<sup>83</sup> So besaßen 1808 vier der fünf in Fußsach lebenden Inhabern einer Kornhändlergerechtigkeit (Gewerbe zum Kornhandel) Anteile an der Stofler- bzw. Überlingerfahrt.<sup>84</sup>

Die wirtschaftlichen Erfolge der Ordinari Überlinger Kornschiffer führten zu ständigen Auseinandersetzungen mit den Bereitschaftsschiffen, da diese, um dem Konkurrenzdruck auszuweichen, die Waren ohne ein Abfuhrgeld einzuheben, transportieren wollten. 1770 klagte der Keller Joseph Blum als Vertreter der Ordinari Überlinger Kornschiffer vor dem Gericht Höchst-Fußsach gegen die Fußsacher Brüder Karl und Franz Josef Schneider. Diese hätten sich unerlaubt in die Geschäfte eingemischt, indem sie mit Händlern, mit denen schon ihre Gesellschaft eine Absprache getroffen habe, einen Sondervertrag geschlossen, um die Verträge von Blum & Consorten, wie sich die Stofler/Ordinari Überlinger Kornschiffer inzwischen nannten, zu unterlaufen. Als Kompromiss entschied das Gericht, dass die Warentransporte zurück nach Fußsach mit den Bereitschaftsschiffen abzustimmen sei. Wenn die Schiffer Passagiere beförderten ging bei weniger als zehn Passagieren der gesamte Schifflohn an die Überlinger, bei mehr als zehn erhielt die Bereitschaft ein Drittel der Einnahmen.<sup>85</sup>

Außer mit Getreide verdiente Blum & Consorten Ende des 18. Jahrhunderts auch mit dem Transport von Schwabenkindern ihr Geld. Allein 1790 brachten sie 400 Hirtenbuben um jeweils 6 Kreuzer über den See.<sup>86</sup>

1842 bestand die alte Überlinger Kornfahrt noch als Marktschiff zwischen Fussach einerseits und Überlingen und Ludwigshafen anderseits weiter.<sup>87</sup>



Abb. 4: Fussach um 1800

### BUCHHORNER FAHRT

Diese Fahrtgerechtigkeit scheint in den Akten kaum auf. Sie ist nur durch Anteile in den Steuerverzeichnissen von 1705 und 1809 dokumentiert. 1705 gehörte sie dem Fußacher Ammann Adam Weiß und hatte einen Wert von 50 Gulden.<sup>88</sup> 1809 ist sie bei Anton Schneider mit 15 Gulden verzeichnet.<sup>89</sup> Mit dem Übergang der Transporte nach Friedrichshafen an Kuster & Konsorten 1817 dürfte sie ihre Existenzberechtigung verloren haben.

In den 1840er Jahren nannte man das regelmäßige Schiff nach Friedrichshafen Wallhuserschiff. *Dieses Schiff verkehrte zwischen Fussach und Buchhorn (das heutige Friedrichshafen) und vermittelte ausschließlich das sogenannte »Judengut«, Waaren die von Österreichisch [Italien] und Fremditalien hier ankommend und in die Richtung nach Frankfurt weiterexpediert wurden.*<sup>90</sup>

### SCHIFFFAHRT NACH 1814

Als der württembergische Handelsstand in Friedrichshafen (Buchhorn) 1814 einen neuen Umschlagsplatz am österreichischen Ufer für die Waren, die bisher über Rheineck transportiert worden waren, suchte, fiel die Wahl auf Fußach. Am 14. Oktober 1814 erhielt der Faktor Joseph Anton Schneider von der k. k. Finanzdirektion in Innsbruck die Genehmigung, mit dem Handelsstand in Friedrichshafen einen Speditionsvertrag abzuschließen. Als ausführende Schiffergesellschaft präferierte Schneider die professionellen Dienste der Parlamenter. Die Aussicht auf gute Geschäfte motivierte aber auch die Bürgerschaft, die genossenschaftliche Schiffergesellschaft wieder zu aktivieren. So machte die Fußacher Bürgerschaft (die Bereitschaft) am 11. Februar 1816 den Handelsständen von Feldkirch und Friedrichshafen das Angebot, wöchentlich ein Güterschiff zwischen Fußach und Friedrichshafen zu stellen und die Waren pünktlich und unversehrt zu transportieren. Die Verantwortung sollten die Schiffsmeister tragen, die für ein Vierteljahr bestellt wurden. Die Abfuhrtage zu bestimmen wurde der Kaufmannschaft überlassen, sollte es jedoch notwendig sein, würden die Schiffer auch zweimal in der Woche fahren.<sup>91</sup> Für die laufenden Kosten für Schiffe, Schiffslohne, Hafentaxen, Kautionen etc. kam die Gemeinde auf. Die wiederbelebte Bereitschiffahrt fuhr allerdings schon im ersten Vierteljahr ein Defizit von 80 Gulden 2 kr ein, das die Gemeindekasse belastete.<sup>92</sup> Um in Zukunft keine weiteren Kosten übernehmen zu müssen, wurden die Aufträge für die Bereitschaft bzw. ihre Fahrten für ein halbes Jahr meistbietend versteigert. Am 21. April 1816 fand die Versteigerung der Fahrgerechtigkeit (Recht des Warentransportes von Fußach nach Friedrichshafen) auf ein halbes Jahr (bis Martini) statt. Schließlich ersteigerte Johannes Helbock, ein Vertreter der privaten Stofler- und Parlamenterfahrt, die Fahrgerechtigkeit um zwei Gulden 12 kr pro Woche in die Gemeindekasse. Zudem wurde vereinbart, dass seine Zahlungsverpflichtungen endeten, wenn durch Territorialveränderungen die Fahrten eingestellt würden. Für seine Fahrten übernahm die Gemeinde auch die Haftung für anfallende Schäden. Johannes Helbock führte die Transporte mit seinen Schwägern,

den Schiffern Joseph Kuster und Johann Schneider, Richters, durch. Unter dem Namen Kuster & Konsorten erwirkten sie von der Schiffergesellschaft in Friedrichshafen das Privileg, dass nur sie die Waren befördern durften und niemand anders. Damit waren die genossenschaftlichen Schiffer mit ihrem Repräsentanten, dem Vorsteher Franz Joseph Spehler, und dem Schiffer Johann Evangelist Schneider, Karles Sohn, vorerst elegant ausgebootet. Die schlechte wirtschaftliche Lage im Sommer 1816, der Hungerwinter 1816/17 und die Überschwemmungen im Sommer 1817 verschärften die Lage extrem. Die Ressourcen der Gemeinde und der Bewohner waren am Ende.

Die Bereitschaft, die vor allem den Personenverkehr nach Lindau betrieb, erhöhte deshalb die Fahrpreise. Obmann Vorsteher Franz Joseph Spehler und Gemeindeammann Joseph Anton Schneider informierten am 15. Jänner 1817 das Landgericht Dornbirn, dass der Fahrpreis von 2–4 Kreuzer pro Person nach Lindau unter den momentanen bedrängten Verhältnissen nicht mehr möglich sei, vor allem da die Bereitschafter auf landgerichtlichen Auftrag zwei Schiffe verwenden müssten. Die Bereitschaft plane daher, für jede nicht in Fußsach wohnende Person für die Hin- und Herfahrt 12 kr verlangen. Zudem seien aufgrund des alten, niedrigen Tarifs seien vor allem arme Leute nach Lindau gefahren, um dort zu betteln. Die Tarifierhöhung würde auch das Betteln einschränken.<sup>93</sup> Gegen diese Erhöhung protestieren vor allem die Höchster, die darauf verwiesen, dass für zum alten Tarif wie die Fußsacher befördern müssten.<sup>94</sup>

Um mehr zu verdienen schickte die Bereitschaft auch wieder ein Schiff nach Friedrichshafen, dass Kuster & Konsorten nur noch die Fracht nach Fußsach erhielt. Mit dieser Aktion verärgerte sie den Handelsstand in Friedrichshafen so, dass Xavier Plantha, des Präsident des Churer und des Friedrichshafener Handelsstandes, erklärt, falls abermal 2 Schiffe sich dorten einfinden, keine Ladung weiter nacher Fußsach aufgegeben, sondern alles über Rheineck geführt werden würde.<sup>95</sup>

Der Streit zwischen den Schiffergesellschaften führte dazu, dass in den Jahren 1816/17 vom Landgericht Dornbirn die Statuten und Privilegien der Bereitschaft und der anderen Schiffergesellschaften gründlich geprüft und hinterfragt wurden.<sup>96</sup> Die Bereitschaft berief sich darauf, dass ihre Gesellschaft auf einem alten Recht aller Bürger beruhe, die mit ihrem Vermögen auch bei allfälligen Schäden für die Gesellschaft einstünden. Allerdings nur, wenn sie die Waren nach Friedrichshafen auch selbst beförderten. Niemals also können wir uns verbürgen für die Waaren von Friedrichshafen nach Fußsach, wenn wir die Waaren nicht führen können. Obmann Franz Joseph Spehler versprach die pünktliche und ordnungsgemäße Zustellung der Waren »mit Gottes Hilfe« sowie »mit aller Ordnung« und bat im Namen der Bereitschaft, das löbliche Landgericht möge den Handelsstand Friedrichshafen entsprechend beeinflussen, »damit sie die Güter-Waaren welche von dorten ausgehen nach Fußsach an uns anvertrauen wollen.«<sup>97</sup>

Am 15. Jänner 1817 hatte das Landgericht versucht, die streitenden Parteien zu einem Vergleich zu zwingen. Danach hätte die Bereitschaft die Fahrtgerechtigkeit Kuster & Konsorten gegen eine Abfuhrgebühr in der Höhe von 10 kr von jedem Gulden von jenen

Waren, die von Fußsach nach Friedrichshafen versendet werden, auf ein halbes Jahr überlassen sollen. Gemeindeammann Joseph Anton Schneider verlangte ein noch stärkeres Eingreifen der Behörden, denn nur wenn die Behörde hinsichtlich der Bereitschaft mit einer amtlichen Verordnung (*durch Gewalttätigkeiten eine Gerechtsame der Schifffahrt durchsetzen*) einschritte, könne man den Transit weiter in Fußsach halten. *Bleibe man hinzu stille, so beginnt nach Umfluß des selben Jahres die Zankerei wieder.* Bei dieser Sitzung verpflichteten sich die privaten Fußsacher Schiffergilden, die Stede und die Zufahrtswege auf ihre eigenen Kosten in Stand zu halten und zu betreuen. Sie übernahmen die Ausfüllung des Stedesteges und der Landestelle, egal, ob es eine Teil- oder Gesamtreparatur sei. Wer nicht Teilhaber an der Stofler-, Nägel-, Küster- und Parlamenterfahrt war, hatte nicht das Geringste, weder an Geld noch Naturalien, zur Erhaltung der Stede beizutragen.<sup>98</sup>

Am 24. Februar 1817 bestätigte das Landgerichtes Dornbirn den Vertrag zwischen der Bereitschaft sowie Kuster & Konsorten, wonach diese auf ein halbes Jahr die Beförderung der Waren nach Friedrichshafen gegen eine Abfuhrgebühr von 10 kr auf einen Gulden übernommen hatten. Sollte es nach diesem halben Jahr keine Einigung mit der Bereitschaft geben, so würden von Obrigkeitsseite Maßregeln getroffen, um den Warenverkehr von Friedrichshafen über Fußsach beizubehalten, sowohl zum Nutzen des allerhöchsten Aerar als auch der Gemeinde Fußsach.<sup>99</sup> Als Kuster & Konsorten von der Friedrichshafener Schiffergesellschaft unter Valentin Spanagl nach Ablauf der sechs Monate weiter ermächtigt wurden, die Waren von dort nach Fußsach zu befördern, erklärte Franz Joseph Spehler als Vorsteher in seiner Rolle als Obmann der Bereitschiffer am 12. Dezember 1817 die Kaution der Gemeinde für die von Kuster & Konsorten beförderten Waren für beendet. Er ließ Johann Josef Ganahl vom Feldkircher Handelsstand wissen, dass Kuster & Konsorten Schiffer mit hinlänglich Kenntnis und auch eigenem Vermögen seien, die aus der Fahrt ihren Vorteil bezögen, deshalb sehe sich die Vorstehung Fußsach veranlasst, die Kaufmannschaft darauf hinzuweisen, dass sie keine Haftung mehr übernehme.<sup>100</sup>

In den folgenden Jahren versuchte die Bereitschaft immer wieder, Frachtaufträge zu ergattern und Kunden zu akquirieren, allerdings ohne großen Erfolg. 1821 waren wieder Schulden in der Höhe von 459 Gulden und 44 kr aufgelaufen. Insgesamt standen den 38 Mitgliedern der Bereitschaft knapp zwanzig Gläubiger gegenüber. Da die Schiffmeister der Gesellschaft schon über 200 Gulden Kredit gewährt hatten und die Mannschaften nichts verdienen konnten, sollte die Gesellschaft liquidiert und das Geld inklusive 4 Prozent Zinsen zurückbezahlt werden. Die 38 Gemeindemitglieder, die einen Anteil an der Bereitschaft hatten, hatten einerseits einen Gewinnanteil, andererseits gehörten sie neben anderen wie dem Rechtsanwalt Pirker in Bregenz auch zu den Gläubigern, die offene Forderungen hatten. Jedes Mitglied hatte 11 Gulden 59 ½ kr zu bezahlen. Die Gläubiger unter den Mitgliedern erhielten ihr Geld von den anderen zurückerstattet oder hatten zumindest einen Rechtstitel an ein oder mehrere Mitglieder der Bereitschaft.<sup>101</sup>

Die Küster-, Nägele- und Stoflergilde bekam laut Landgerichtsprotokoll vom 30. April 1831 das Recht, Getreide und sonstige Früchte von auswärtigen Bodenseehäfen

nach Fußsach zu verfrachten. Dafür hatten sie auf das Abfuhrgeld zu verzichten und ausländische Schiffer in Fußsach zu dulden. Außerdem hätten ihnen die Bereitschaftsschiffer, falls nach Friedrichshafen zu transportierende Waren übrig blieben, diese jeden Dienstag gegen ein Drittel des Frachtlohns zu überlassen. Den Parlamentern billigte das Landegericht im Gegensatz zu den Bereitschaftsschiffern im Falle einer Aufhebung der Gilden eine Entschädigung zu, da sie ihre Rechte unter einem beschwerlichen Titel erworben hätten. Mit dem zunehmenden Handel in den 1830er Jahren erlebte die Bereitschiffahrt 1833/34 noch einmal ein Revival, bevor die Schiffergilden endgültig verboten wurden. Von den letzten Erlösen musste noch ein Rest von 152 Gulden an Johann Bachmaier abgetragen werden, der bis 1825 für die Bereitschaft als Schiffsmeister gefahren war. Die vier Schiffer Johann Georg Helbock, Georg Nagel, Joseph Georg Nagel und Anton Kuster hatten insgesamt 108 Fahrten nach Lindau, Konstanz, Schaffhausen, Gottlieben und Uttwil durchgeführt. Dabei erwirtschafteten sie einen Gewinn von 121 Gulden 55 kr für die Gemeindekasse sowie von 172 Gulden und 50 kr für die Gesellschafter.<sup>102</sup>

## AUFHEBUNG DER GESELLSCHAFTEN

Mit der Aufhebung des Zunftzwangs in Frankreich unter Napoleon und den von Frankreich besetzten Gebieten sowie dem Gedanken der Gewerbefreiheit gerieten die Schiffergesellschaften mit ihren Vorrechten auch am Bodensee im frühen 19. Jahrhundert immer stärker unter Druck. So kämpfte Franz Xaver Schmid in Lochau 1817 um die Verleihung einer neuen Schiffergerechtsame, um selbst Waren verfrachten zu dürfen und so nicht vom Monopol der Schiffergilden abhängig zu sein. Sein Gesuch wurde jedoch abgelehnt.<sup>103</sup>

Mit der Entstehung der Dampfbootgesellschaften bekamen die Schiffergesellschaften noch stärkeren Druck. Für diese war der freie Warenverkehr auf dem Bodensee besonders wichtig, denn sie konnten nur Gewinn bringend agieren, wenn die verschiedenen Schiffergesellschaften ihre Monopole verloren, besonders das Abfuhrgeld stellte ein erhebliches Hindernis dar. In Friedrichshafen erwarb die Hafendirektion im März 1824 von den acht ansässigen Schiffergesellschaften sämtliche Schifffahrtsrechte, um der neuen Württembergischen Dampfschifffahrtsgesellschaft die Auseinandersetzungen mit den Schiffen zu ersparen. In Bayern (Lindau) und Baden sowie in Österreich hingegen bzw. verhinderten die Schiffergesellschaften lange die Gründung von Dampfschiffgesellschaften.<sup>104</sup> Auch Michael Ill scheiterte 1830, als er beim Bäumle bei Bregenz eine Schifffahrtsgesellschaft errichten wollte, an den alten Rechten und Privilegien der bestehenden Gesellschaften.<sup>105</sup> Ähnlich erging es dem Fußsacher Spediteur Alois Weiß.<sup>106</sup>

Schlussendlich setzten sich die Dampfschiffgesellschaften in einem mehrjährigen Prozess durch, sodass zwischen 1831 und 1835 alle Schiffergilden, die durch die Einhe-

bung des Abfuhrgeldes, das sie von fremden Schiffern verlangten, ein Monopol errichtet hatten, vom Staat aufgehoben und verboten wurden. Eine nicht unwesentliche Rolle spielten auch verärgerte Spediteure wie Karl Blum aus Fußsach, die sich über die Schiffer beschwerten. Blum betrieb in Fußsach einen Speditionshandel und ärgerte sich immer wieder über die Unzuverlässigkeit der Fußsacher Schiffer. Ihre *gränzenlose Indolenz und Saumseligkeit* führten dazu, dass sich seine Kunden sich über den Verlust von Waren beschwerten und andere Häfen wie Lindau und Rheineck vorzogen. Deshalb hatte er bei den Behörden um die Erlaubnis gebeten, seine Waren auch durch andere Gilden als die Bereitschaftsschiffer befördern zu lassen. Zudem sollte durch eine gerichtliche Verfügung erwirkt werden, dass die Bereitschaftsschiffer nicht eigenmächtig Transportgut, das zur Verschiffung in Fußsach lag, ohne Rücksprache mit den Spediteuren zu halten, befördern durften. Über Eingreifen des Vorarlberger Kreishauptmanns Ebner legte das Landgericht Dornbirn schließlich fest, dass es keine Verletzung der Rechte der Bereitschaft bedeute, wenn Blum für den Transport seiner Waren andere aus Fußsach stammende Schiffer beschäftige. Die Bereitschaft wurde angewiesen, den Spediteur Blum jederzeit pünktlich und klaglos zu bedienen.<sup>107</sup>

Als 1830 die Errichtung einer österreichischen Dampfschiffahrtlinie diskutiert wurde, empfahl Kreishauptmann Ebner eine Angliederung an die Konstanzer Linie, in Vorarlberg fehle es an geeigneten Persönlichkeiten, außerdem seien die bestehenden Abfuhrfelder ein großes Hindernis.<sup>108</sup> Den Fußsacher Schiffergilden wurde vorgeschrieben, auf das Abfuhrgeld zu verzichten. Dann könnten auch ausländische Schiffe zur Warenverfrachtung über den Fußsacher Hafen zugelassen werden.

Die Rechtsstreitigkeiten um die endgültige Aufhebung aller Vorarlberger Schiffergilden in Fußsach, Hard und Bregenz zog sich noch bis 1838 hin. Wenn die Gilden auf ihre Privilegien verzichten sollten, dann alle und nicht nur die Fußsacher oder Bregenzer. Für die Fußsacher Schiffer sprach, dass sie besser organisiert waren. Dass der Hafen besonders geeignet für den Transport für Waren aus Triest, Venedig, Chur etc. war, sollte laut Behörden aber kein Grund sein, den Fußsacher Schiffern ihre Privilegien zu belassen. Sie durften auf keinen Fall den freien Verkehr behindern. 1835 ermahnte deshalb die k. k. Hof- und nö. Kammerprokuratur die Fußsacher Schiffer ausdrücklich: *künftig nur mit sorgfältiger Vermeidung jeder zünftigen und monopolistischen Tendenz weiter tätig zu sein.*<sup>109</sup>

Offiziell wurden die Fußsacher Schiffergesellschaften 1835 aufgehoben, die Harder hatte sich schon 1834 aufgelöst. Die Bregenzer Schiffergesellschaft verlor 1836 ihre Privilegien. Trotzdem hoben die Bregenzer 1838 immer noch Abfuhrfelder ein. Am 30. März 1838 wurde in Bregenz eine neue Schiffahrts- und Hafenordnung erlassen. Ein wichtiger Punkt dieser Ordnung war, dass alle Schiffer nun das gleiche Recht hatten, Waren zu befördern und in den verschiedenen Häfen Waren zu übernehmen.<sup>110</sup>

1842 mussten die Fußsacher Schiffer endgültig auf die Einhebung des Abfuhrgeldes von fremden Schiffen verzichten. Damit endete die Praxis, nach der Schiffergesellschaften *berechtigt waren, von allen fremden Schiffen An- und Abfuhrtaxen zu erheben, wie dieses*

übrigens bei allen Landungsstellen des ganzen Bodensees des Rheins bis Schaffhausen üblich war.<sup>111</sup> Während am österreichischen Seeufer für die auswärtigen Segelschiffe keine speziellen Taxen mehr fällig waren, waren die Dampf- & Schleppboote auch fernerhin verpflichtet in Fussach eine Taxe von ½ Kreuzer Südd. Währ[ung] per Zentner zubezahlen unter dem Titel Leererlohn zu bezahlen, welche den Mitgliedern der Schifffahrtsgesellschaften, die sich an der Aus- & Einladung der Schiffe beteiligten, zu gute kam [...].<sup>112</sup>

Einzelne Schiffer wie Johann Nikolaus und Johann Georg Helbock sowie Joseph Nikolaus Nagel setzten noch in den 1850er Jahren die Tradition der Schiffergesellschaften fort. Bis zur Konferenz über eine gemeinsame Bodenseeschifffahrtsordnung zwischen allen Anrainerstaaten am 1. August 1855 konnten die Fußacher Schiffer noch das Vorrecht bewahren, dass Waren von fremden Schiffen nur von Fußacher Ladknechten gelöscht werden durften und nicht durch die jeweils eigene Mannschaft.<sup>113</sup>

Mit dem Fall dieses Privilegs begann auch die bayrische Dampfschifffahrtsgesellschaft Fußach anzulaufen. Zwischen 1856 und 1863 bediente sie den Güterverkehr zwischen Fußach und Romanshorn.<sup>114</sup>

Mit dem Fall ihrer Privilegien und der Konkurrenz durch die auswärtigen Dampfschiffe waren die Fußacher Schiffer nicht mehr konkurrenzfähig. Die meisten Schiffer zogen sich aus dem Gewerbe zurück oder siedelten ab 1884 als Matrosen, Maschinisten und Kapitäne zur k. k. Bodensee-Dampfschifffahrtsinspektion nach Bregenz um.

Anschrift der Verfasserin:

Mag. Dr. Sabine Sutterlütli, Achstr. 11, A-6972 Fußach,  
sabine.sutterluetli@ph-vorarlberg.ac.at

## ANMERKUNGEN

1 HAKELBERG, Dietrich: Schifffahrt auf dem Bodensee, in: Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland (hg. v. Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg) Stuttgart 2000, S. 121–146, hier S. 128 f.

2 Vgl. HÜNLEIN, David: Beschreibung des Bodensees nach seinem verschiedenen Zustande in älteren und neuern Zeiten, Ulm, Lindau 1783, Faksimile-Druck mit einem biographischen Nachwort von Werner DOBRAS, Lindau 1980, S. 34–41. Vgl. dazu SCHMID, Hermann: Das Unteruhldinger Markt- und Schifffahrtsrecht (1179–1872), in: Schrr VG Bodensee 105 (1987) S. 39–63, hier S. 41 f.

3 Regesta Imperii V,1,1 RI V,1,1 n. 128, in: monasterium.net, URL </mom/RIVil/1206-00-00-1\_0\_5\_1\_1\_260\_128/charter>, accessed at 2019-10-29Z.

4 1826 Ludwigshafen am Bodensee, seit 1975 Bodman-Ludwigshafen.

5 Friedrichshafen.

6 KIMMIG, Heinz: Das Konstanzer Kaufhaus. Ein Beitrag zur mittelalterlichen Rechtsgeschichte (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen Bd. VI) Lindau, Konstanz 1954, S. 10–13.

7 Vorarlberger Landesarchiv (in Zukunft VLA), Vogteiamt Oberamt Bregenz, Sch. 288, Kreis- und Oberamt Bregenz 231, Schifffahrt im Gericht St. Johann Höchst, 1728 et 1729, St. Johann-Höchst 1. November 1728.

8 HÜNLEIN (wie Anm. 2) S. 40 f.

9 GRAF-SCHELLING, Claudius: Die Hoheitsverhältnisse am Bodensee unter besonderer Berücksichtigung

der Schifffahrt (Schweizer Studien zum Internationalen Recht Bd. 10) Zürich 1978, S. 5 f.

10 Ich verwende hier die historische, bis 1825 gültig Schreibweise.

11 HÜNLEIN (wie Anm. 2) S. 11. »Die hiesige sogenannte Aach heißt ebenfalls gleich dem Dorff Fussach; ob sie schon auch ebenfalls in den Karten insgeheim Aach genannt wird; da hingegen auch die hurterische Tabellen ihr den rechten Namen beylegen; in einigen wird sie die dorrenbüerer Aach genannt.«

12 Zur Schifffahrt auf dem Rhein siehe NIEDERER, Gebhard: Die einstige Rheinschifffahrt oberhalb des Bodensees, in: Montfort 11 (1959), H 1, S. 50–85.

13 Gemeindearchiv Höchst, Nr. 221, Landesfürstliche Kanzlei Feldkirch, 29. Jänner 1771.

14 GRÜNBERGER, Richard: Rheinfahrt und Flösserei Bünden-Bodensee und der Transitplatz Rheineck, in: Rorschacher Neujahrsblatt 1933, S. 5–20, hier S. 6.

15 Ebenda, S. 9 f.

16 Heute Dornbirnerach.

17 Bis zum Rheindurchstich 1900 mündete der Rhein in Gaißau in den Bodensee, Fußsach lag zu dieser Zeit noch nicht am Rhein.

18 Bündner Urkundenbuch 1–3, Chur 1947–1966, BU I n. 211, n. 219.

19 Zur Geschichte der Burg s. RHOMBERG, Anja: Ein Schloss im Dorf? – Archäologie der Burg Fußsach, in: Heimatbuch Fußsach Bd. 1, Fußsach 2010, S. 106–117.

20 Die Schifffahrtsordnung ist in verschiedenen Fassungen überliefert: in der Abschrift des Hofbrauch des Gerichts Höchst-Fußsach (VLA, Lichtbildserie 35, S. 65–69) und im Hoffbuch und Beschreibung der Gemeinden St. Johannes Höchst undt Fueßbacher habenden Briefflichen Documenten Zusammen getragen anno 1662 (VLA, GAF, Hs 7, Hofbuch 1662).

21 VLA, Gemeindearchiv Fußsach (in Zukunft GAF), Hs 7, Hofbuch 1662, fol. 24v – 26r.

22 Stadtarchiv Bregenz, Urkunde 850.

23 VLA, Gericht, Landgericht Dornbirn (in Zukunft LGD), Sch. 201, Bau 1817, Nr. 58, Fußsach 24. Hornung (Februar) 1816.

24 VLA, LGD, Sch. 205, Bau 1826, Innsbruck 13. April 1826.

25 ZEPPELIN, Eberhard Graf: Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee 1824–1884, in: Schrr VG Bodensee 14 (1885) S. 39–79, hier S. 60. Vgl. auch KRUMHOLZ, Emil: Die Geschichte des Dampfschiffahrtbetriebes auf dem Bodensee. Der Dampfschiffahrtbetrieb vom Jahre 1868 an bis zur Eröffnung

der österreichischen Bodensee-Dampfschifffahrt im Jahre 1884, 2. Bd. Innsbruck 1906, S. 80.

26 VLA, Vogteiamt, Oberamt und Kreisamt Bregenz Akten, Numerisch geordnet: Nr. 166, Fußsach 27. April 1842.

27 VLA, Vogteiamt, Oberamt und Kreisamt Bregenz Akten, Numerisch geordnet: Nr. 166, Friedrichshafen 5. Dezember 1848.

28 VLA, Vogteiamt, Oberamt und Kreisamt Bregenz Akten, Numerisch geordnet: Nr. 166, Fußsach 31. Jänner 1849.

29 Verordnungsblatt für den Dienstbereich des österreichischen Finanzministeriums Jahrgang 1854, Bd 1, Wien 1854, S. 472.

30 BURMEISTER, Karl-Heinz: Vom Lastschiff zum Lustschiff. Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee, Konstanz 1992, S. 88 und WOLFART, Karl: Geschichte der Stadt Lindau im Bodensee Bd 1, Lindau 1909, S. 122.

31 GRAF-SCHELLING (wie Anm. 9) S. 4.

32 GRÜNBERGER (wie Anm. 14) S. 10.

33 Wie Anmerkung 20.

34 VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach I 11, Extract 25. Juli 1743.

35 BURMEISTER (wie Anm. 30) S. 92, 94. VLA, GAF, Hs 7, Hofbuch 1662, fol. 24v–26r. Während Burmeister 1528 schreibt, heißt es im Hofbuch 4. März 1525.

36 DOBRAS, Werner/KURZ, Andreas: Die Geschichte der Bodenseeschifffahrt um Lindau. Neujahrsblatt des Museumsvereins Lindau 34 (1994) S. 15.

37 Verträge mit Überlingen s. Stadtarchiv Überlingen, Nr. 939/2, Schifffahrt ins Rheintal 1656–1791, Vergleich der Höchster Schifffahrt halber, 23. November 1656. VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, I 11, Überlingen 23. März 1783.

38 GÖTTMANN, Frank: Getreidemarkt am Bodensee: Raum, Wirtschaft, Politik, Gesellschaft (1650–1810) (Beiträge zur südwestdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 13) St. Katharinen 1991, S. 42.

39 Gemeindearchiv Höchst, Nr. 306, Steuerbuch von ca. 1705–1708.

40 Vgl. GRÜNBERGER (wie Anm. 14) S. 10.

41 »Die Lindauer mögen an die 30 Schiffe haben, die Bregenzer ebenso viel, die Constanzer 7, die Mörs-spurger 8, die Rorschacher 3, die Fussacher 12, die Harder 8 bis 9, sodass auf dem Bodensee an die 150 grosse Schiffe verkehren. In den anderen Orten haben sie überall nur kleine Fahrzeuge. Wenn man die Fischerkähne dazu rechnet, mögen es wohl nahe an die 1000 seyn. [...] dagegen sind halbe Leeden,

- Seegner und halbe Seegner nur zu Bregenz, Fussach und Hard zu finden.« Siehe LEIDENFROST, Johannes: Die Lastsegelschiffe des Bodensees. Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte, Sigmaringen 1975, S. 14. Zitiert in unterschiedlicher Form auch bei BURMEISTER (wie Anm. 30) S. 32 sowie DOBRAS, Werner/KURZ, Andreas: Die Geschichte der Bodenseeschifffahrt auf dem Obersee bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Landkreises Lindau 1989, S. 11–41, hier S. 11. Original im öster. Staatsarchiv, Finanz- und Hofkammerarchiv Wien. Eingesammelte Nachrichten, den Handel und Warenzug in einem Theile von Schwaben, in der Schweiz und in Bünden von Graf Karl von Zinzendorf, 1764, Hs. 303.
- 42 Stadtarchiv Überlingen, Nr. 939/2, Schifffahrt ins Rheintal 1656–1791, S. 201–218.
- 43 ZEPPELIN (wie Anm. 25) S. 42. Eigentlich war dieses Abfuhrgeld in allen Häfen am Bodensee üblich und wurde von allen fremden Schiffeuten verlangt (vgl. GRÜNBERGER (wie Anm. 14) S. 8). Der Kaiser hat also nur ein Gewohnheitsrecht zum Privileg gemacht. Laut ZWANOWETZ, Georg: Zur Geschichte der österreichischen Bodenseeschifffahrt in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts, in: Montfort 8 (1956), H 2, S. 131–189, hier S. 157, gaben in Fußsach die Schiffergesellschaften von jedem Gulden Frachtlohn 4 Kr zugunsten armer Mitbürger ab, jährlich in etwa 150 fl.
- 44 Vgl. SUTTERLÜTTI, Sabine: Vom Geld und den Schulden (Institut für sozialwissenschaftliche Regionalforschung Bd. 12) Regensburg 2014, S. 75.
- 45 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Schifffahrt, ad Nr. 146, Fußsach 22. Hornung 1817.
- 46 ROTH-HERDER, Dr.: Die Schifffahrt der Schweiz, in: Allgemeine Beschreibung und Statistik der Schweiz, hrsg. von Max Wirth, Zürich 1871, Bd 1, III. Buch, S. 507–524, hier S. 507.
- 47 In den Urkunden und Akten finden sich die Bezeichnungen Bereitschiffahrt, Bereitschaftsfahrt, Bereitschiffer.
- 48 VLA, LGD, Sch. 161, Commerz 1816, Fußsach 22. Hornung 1817.
- 49 VLA, GAF, Sch. 1, Nr. 1. Ausgleichsvertrag 1. August 1776, hier 10. August Punkt 17.
- 50 NIEDERER (wie Anm. 12) S. 75.
- 51 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Feldkirch 19. Juli 1781.
- 52 VLA, Vogteiamt, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, Fußsach 31. März 1790.
- 53 VLA, Vogteiamt, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, Fußsach 28. April 1790.
- 54 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, der Akt vom 1. Februar 1793 ist in Abschrift im Akt von 1802/1803 erhalten.
- 55 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Schifffahrt, Vertrag vom 21. Februar 1802, bestätigt: Feldkirch 16. März 1803.
- 56 ALBRICH, Thomas: Vorarlberg 1809. Am Rande des Aufstandes, Innsbruck 2009, S. 170, 172.
- 57 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, ad Nr. 146 sowie GAF, Hs Nr. 3, Steuerverzeichnis 1809–1816, ohne Folioangabe, ganz hinten.
- 58 VLA, Urkunde 5981, Radolfzell 17. März 1664.
- 59 Gerda LEIPOLD-SCHNEIDER ist der Meinung, dass Kustere oder Küsterfahrt eine andere Bezeichnung für die Bereitschaft sei. Siehe: Die Faktorei beim Fußsacher Hafen – Etappenort im Alpen transit, in: Schifffahrt am Bodensee. Bregenz 2005, S. 100 f., hier S. 100. Dem widerspricht aber das Faktum, dass die Anteile der Küsterfahrt zu versteuern waren, während die Bereitschaft nie Steuern bezahlt hat.
- 60 VLA, GAF, Hs 3, Steuerverzeichnis 1809–1816, ganz hinten, ohne Folioangabe.
- 61 BILGERI, Benedikt: Geschichte Vorarlbergs. Bd. III Ständemacht, Gemeiner Mann – Emser und Habsburger, Graz 1977, S. 139, Fußnote 122/S. 445. DOBRAS/KURZ (wie Anm. 41) S. 11–41, hier S. 11.
- 62 Gemeindearchiv Höchst, Nr. 306, Steuerbuch von ca. 1705–1708, ohne Seite.
- 63 VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, I 39, Lindau 1. August 1748.
- 64 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Feldkirch 19. Juli 1781.
- 65 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) S. 147.
- 66 VLA, GAF, Hs 3, Steuerverzeichnis 1809–1816, ganz hinten, ohne Folioangabe.
- 67 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) 146.
- 68 Rechnungsbuch des Joseph Nikolaus Nagel, Kaufvertrag mit Simon Blum vom 15. Februar 1822, Barlamentarabrechnung 1859, Privatbesitz Sabine Sutterlütli.
- 69 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 20, Fußsach 11. November 1894.
- 70 Mit der Teilung zwischen Höchst und Fußsach 1772/1776 hatten die Höchster Schiffer keinen Zugang mehr zum Fußsacher Hafen. Es ist damit nur logisch, dass sie ihre Rechte den Fußsacher, mit denen sie teilweise verwandtschaftliche Beziehungen verbanden, ihre Rechte übergaben. Der Höchster Kornhändler Michael Helbock, ein Nachkomme der Höchster Schifferfamilie Helbock, heiratete 1782 Maria Scholastica Nagel, eine Nachkommen des Fußsacher Schiffers Adam Nagel, und ließ sich in

- Fußsach nieder. Dort war er als Kornhändler und Schiffer tätig.
- 71 NIEDERER, Gebhard: Entstehung und Geschichte der Gemeinde Rheineck. Bd. 2, Rheineck 1975, S. 407 f.
- 72 VLA, Gemeindearchiv Fußsach, Sch. 2, Nr. 20, 11. November 1894.
- 73 KRAPP, Philipp: Die Geschichte des Rheins zwischen dem Bodensee und Ragaz, in: Schrr VG Bodensee 30 (1901) S. 119–222, hier S. 216.
- 74 Stadtarchiv Überlingen, Nr. 939/2, Schifffahrt ins Rheintal 1656–1791, Vergleich der Höchster Schifffahrt halber, 23. November 1656. Abschriften finden sich im VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach.
- 75 VLA, Vogteiamt Oberamt Bregenz, Sch. 288, Kreis- und Oberamt Bregenz 231, Schifffahrt im Gericht St. Johann Höchst, 1728 et 1729, St. Johann Höchst 20. Mai 1729.
- 76 Wie Anm. 74.
- 77 Stadtarchiv Überlingen, Nr. 939/2, Schifffahrt ins Rheintal 1656–1791, Vergleich der Höchster Schifffahrt halber, 23. November 1656.
- 78 Stadtarchiv Überlingen, Nr. 939/2, Schifffahrt ins Rheintal 1656–1791, S. 201–218.
- 79 Gemeindearchiv Höchst, Nr. 306, Steuerbuch von ca. 1705–1708, ohne Seitenangabe, S. 80.
- 80 GÖTTMANN, Frank: Kreuzschiffe auf dem Bodensee. Die grenzpolitische Überwachung des Getreidehandels im 18. Jahrhundert, in: Schrr VG Bodensee 106 (1988) S. 154–182, hier S. 174.
- 81 VLA, Bestand Vogteiamt Feldkirch, Urkunde Nr. 3547, Überlingen 23. November 1762.
- 82 VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, I 39, Überlingen 27. Juli 1787.
- 83 VLA, Vogteiamt Feldkirch, Sch. 15, Schifffahrt Fußsach, Fußsach 28. April 1790.
- 84 VLA, Bayerischer Steuerkataster, 4/41, Fassionen für Fußsach, Nr. 59, 44, 19 und 66.
- 85 VLA, Hds. u. Cod. LBS 76, Gerichtsprotokolle Höchst, fol. 581, Gerichtssitzung vom 1. Oktober 1770.
- 86 VLA, GAF, Sch. 2., Nr. 17, der Akt vom 1. Februar 1793 ist in der Abschrift im Akt von 1802/1803 erhalten.
- 87 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 20, 11. November 1894.
- 88 Gemeindearchiv Höchst, Nr. 306, Steuerbuch von ca. 1705–1708, ohne Seitenangabe.
- 89 VLA, GAF, Hs 3, Steuerbuch 1809–1816, Hausnummer 111.
- 90 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 20, 11. November 1894.
- 91 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Fußsach 11. Hornung 1816. Vgl. SUTTERLÜTTI (wie Anm. 44) 86 ff. und VLA, LGD, Sch. 161, 22. Hornung 1817.
- 92 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 17, Protokoll vom 11. Juni 1816.
- 93 VLA, LGD, Sch. 161, Commerz 1816, 15. Jänner 1817.
- 94 VLA, LGD, Sch. 161, Commerz 1816, 3. Februar 1817.
- 95 VLA, LGD, Sch. 161, Xavier Plantha, Vizepräsident der Transito Commission in Chur. Friedrichshafen 19. Hornung 1817.
- 96 VLA, LGD, Sch. 161, Dornbirn 3. Februar 1817, 6. Februar 1817.
- 97 VLA, LGD, Sch. 161, Fußsach 1. Februar 1817.
- 98 VLA, LGD, Sch. 287, Fußsach 24. Juni 1822.
- 99 VLA, LGD, Sch. 161, Dornbirn 24. Februar 1817.
- 100 VLA, LGD, Sch. 161, Fußsach 12. Dezember 1817.
- 101 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 18, Fußsach 20. Februar 1821.
- 102 Rechnungsauszug für Bereitschaftsgesellschaft in Fußsach vom 17te Nvber 1833/34. Privatbesitz Sabine Sutterlütli.
- 103 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) S. 1.
- 104 DOBRAS/KURZ 1989 (wie Anm. 41) S. 18.
- 105 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) S. 134 f.
- 106 SUTTERLÜTTI (wie Anm. 44) S. 102.
- 107 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) S. 137 ff.
- 108 PERNWERTH, Friedrich von Bärnstein: Die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode (1824–1847). Leipzig 1905. S. 156.
- 109 ZWANOWETZ (wie Anm. 43) S. 132, Quelle: AVA Wien, Fasz. IV F Tirol Schiffer, Schiffer am Bodensee 1834/35 H.
- 110 Stadtarchiv Bregenz, Akt 849.
- 111 VLA, GAF, Sch. 2, Nr. 20, 11. November 1894.
- 112 Ebd.
- 113 KRUMHOLZ (wie Anm. 25) S. 47.
- 114 Ebd., S. 162.