

Winkelmärkte und Winkelhäfen

Zur Regelung des Kornhandels am Bodensee im 18. Jahrhundert

von Frank Göttmann

Der Konstanzer Historiker Professor Frank Göttmann analysiert und beschreibt am Beispiel der Auseinandersetzungen um die (nicht konzessionierten) »Winkelmärkte« und »Winkelhäfen« am deutschen Bodenseeufer im 18. Jahrhundert eine wichtige Etappe in der Geschichte der traditionsreichen, politisch und ökonomisch mächtigen sowie unabhängigen Städte. Diese vielfältigen und höchste Stellen beschäftigenden Auseinandersetzungen sind Symptom einer Gewichtsverlagerung zugunsten der territorialen Fürstentstaaten und zuungunsten der Macht der Städte, auch wenn es diesen im 18. Jahrhundert erst einmal gelang, ihre Privilegien, was den Getreidehandel insbesondere mit der Eidgenossenschaft angeht, noch etwas über die Zeit zu retten.

Weit verbreitet waren früher Wortzusammensetzungen, denen der Bestandteil »Winkel« einen deutlich abschätzigen Sinn verlieh – im »Winkeladvokaten« heute noch erhalten. Mit dem Beiwort konnten alle Personen, Sachen, Tätigkeiten, Einrichtungen belegt werden, die im »Winkel«, im Verborgenen, ihr Wesen trieben oder ihren Platz hatten und das Licht des Tages scheuten, behaftet mit dem Ruch des Illegalen, ungerecht, ja lasterhaft und Schaden stiftend. Bei Berufsbezeichnungen etwa verband sich die Vorstellung des Nichtöffentlichen und

Nichtkonzessionierten mit dem Vorwurf mangelnder Qualität. So konstituierte der Zusatz »Winkel« den Gegenbegriff zu allem, was durch die allseits akzeptierte soziale und moralische Norm, durch Recht und Gesetz sanktioniert war. Und darauf wiederum gründeten ihr Selbstverständnis diejenigen, die jenes Merkmal auf anderes anwandten und andere damit ausgrenzten – die aber auch damit ihre Interessen äußerten.

So verkörperten die Winkelmärkte und -häfen auf der deutschen Seite des Bodensees im 17. und 18. Jahrhundert den Gegentyp zu den »berechtigten« Markt- und Hafenorten: Märkte, auf denen ohne Erlaubnis, ohne Recht, ohne besonderes Privileg gehandelt wurde. Von hier aus wurde Winkelschiffahrt betrieben im Unterschied zur konzessionierten Lehenschiffahrt der regulären Häfen. Dies war nicht erst ein Phänomen der von uns behandelten Zeit, denn schon immer herrschte in den kleinen Fischer- und Ufersiedlungen bescheidene Betriebsamkeit, mißtrauisch beobachtet von den alten Marktstädten, die eine aufkommende Konkurrenz fürchteten und ihre traditionellen Marktprivilegien gefährdet sahen. Aber erst als die Fruchthandelspolitik der südwestdeutschen Reichsstände klare Konturen gewann, wurden Winkelhandel und Winkelschiffahrt zum hochrangigen Politikum. Denn, so formulierte einmal der kai-

serliche Hofrat die gängige Meinung, angesichts der Winkelschifffahrt könne kein Sperrverbot greifen. Das lehre die Erfahrung sowohl bei Sperrern aufgrund der eigenen Mangelsituation als auch aufgrund von Kriegen¹.

Ein Wort zum Hintergrund: Nach ersten Ansätzen im ausgehenden 17. Jahrhundert hatte die gemeinsame Getreidehandelspolitik des Schwäbischen Reichskreises und Österreichs im Verlauf des 18. Jahrhunderts am Bodensee zu einer Art umfassender Marktordnung geführt. Man hatte die ständig expandierende Ausfuhr von Brotgetreide aus den schwäbischen Erzeugergebieten zwischen Bodensee und Donau in die zunehmend stärker mit ländlichem textilen Heimgewerbe, der sogenannte Proto-Industrie, durchsetzte Ostschweiz mit ihrer rasch wachsenden Bevölkerung einem ordnungspolitischen Regelwerk unterworfen. Dessen wichtigste Elemente waren die flexible Limitierung oder die totale Sperrung des Exports in Krisenzeiten, die Zulassung bestimmter Orte als Märkte und Ausfuhrhäfen und das gleichzeitige Verbot anderer. Dabei wurden den Häfen, nach Bedeutung gestaffelt, genaue Ausfuhrkontingente zugewiesen. Überwacht wurden diese Maßnahmen durch Inspektoren in den Häfen und bewaffnete Kreuzschiffe auf dem Bodensee. Freilich blieb der Getreidehandel die meiste Zeit von den ärgsten Restriktionen verschont. Nur wenn die Ernten schlecht ausgefallen waren und Kreis- und österreichische Truppen versorgt werden mußten, häuften sich die Sperren, nämlich: 1689 bis 1716, 1733 bis 1745, 1770 bis 1772 und 1793 bis 1796. Als Motiv spielte auch häufig angesichts der militärischen Auseinandersetzungen zwischen dem Reich und Frankreich beziehungsweise zwischen den Häusern Bourbon und Habsburg eine Rolle, den Transit von Lebensmitteln und kriegswichtigen Gütern durch die Schweiz nach Frankreich zu verhindern;

aber man wollte auch die mit Frankreich mehr oder weniger im Bunde stehende Eidgenossenschaft treffen und sie zumindest zur Neutralität zwingen².

Folgende Fragen sind zu stellen; die Antworten darauf lassen einige Einblicke in das wirtschaftliche und politische Interessengefüge am Bodensee im letzten Jahrhundert des Alten Reiches erwarten: Welche Orte wurden zu Winkelhäfen erklärt und warum? Welche Rolle spielte diese Problematik in der Fruchtsperrnpolitik und -praxis des Schwäbischen Reichskreises und Österreichs?

Zwischen Zulassung und Verbot

Durchaus umstritten war unter Herrschaften und Städten am Bodensee die Frage, welcher Uferort als Winkelhafen zu gelten habe und welcher nicht. Aus der Sicht der Städte gab es keine Zweifel. Vom Kaiserhof 1688 aufgefordert, wegen möglicher feindlicher Vorstöße das zum Verkauf stehende Getreide zurückzuhalten, antwortete Überlingen: Keine Frucht solle über den Bodensee in die Schweiz gelassen werden, die nicht in Bregenz, Lindau, Buchhorn, Konstanz, Radolfzell oder Überlingen zum feilen Verkauf gebracht worden sei³. Damit wurden alle alten Marktstädte am Bodensee genannt, Reichsstädte wie Lindau, Buchhorn und Überlingen oder ebenfalls ehemals reichsfrei wie die nun österreichischen Konstanz und Radolfzell, dazu das von Österreich im 16. Jahrhundert endgültig erworbene Bregenz. Seit dem Spätmittelalter waren es diese Städte gewohnt, den Wirtschaftsraum Bodensee als ihr Interessengebiet anzusehen, ihn in »Einungen« unter sich aufzuteilen und gemeinam gegen Konkurrenten zu verteidigen. Alle nicht zu dieser Städtegruppe gehörigen Ha-

fenorte am Nordufer sahen sich im ausgehenden 17. und im 18. Jahrhundert mehr oder minder dem Vorwurf und Verdacht ausgesetzt, Winkelhäfen zu sein; von Ost nach West: Wasserburg, Nonnenhorn (beide Fugger; ab Mitte 18. Jahrhundert Österreich), Kreßbronn, Langenargen (beide Montfort), Hofen (Abtei Weingarten), Fischbach, Manzell (beide österreichische Landvogtei Schwaben), Meersburg (Bistum Konstanz), Uhldingen (Fürstenberg-Heiligenberg), Maurach (Salem), Sernatingen (heute Ludwigshafen, Landesherr Österreich-Nellenburg, Ortsherr Spital Überlingen) und Bodman (Bodman, Reichsritter)⁴. Legt man die Sperrmandate des Schwäbischen Kreises zugrunde, konnten von den genannten Orten Langenargen, Meersburg und Uhldingen den Status offizieller Ausfuhrhäfen gewinnen. Letztlich politische Gründe dürften dafür entscheidend gewesen sein. Das soll im folgenden erläutert werden; außerdem diene Sernatingen als Gegenbeispiel: Ähnlich wie im Falle Bodmans, dessen Marktambitionen Überlingen in einem jahrzehntelangen Prozeß vor dem Reichshofrat in Wien bekämpfte⁵, ging es im ausgehenden 17. Jahrhundert gegen die Absicht des Bischofs von Konstanz vor, in seiner Residenzstadt *Meersburg* einen wöchentlichen Fruchtmarkt zu etablieren. Was Überlingen im Januar 1692 zur Vorlage beim Kaiser und Reichshofrat notariell niederlegen ließ, führt zum Kern der Sache: Der Bischof von Konstanz habe 1631 einen Fruchtmarkt gegründet, der deswegen vor dem Reichshofrat anhängige Prozeß sei noch unerörtert; inzwischen habe der Bischof 1681 schon wieder neu eröffnet⁶.

Tatsächlich gab Bischof Franz Johann 1681 ein Marktpatent heraus, in welchem er sich auf die seiner Residenzstadt im 13. Jahrhundert vom Kaiser privilegierten Ulmer Marktfreiheiten berief⁷, und er lud die Nachbarn zum Besuch des

mittwochs stattfindenden Wochenmarkts ein⁸. Überlingen protestierte sofort und suchte schon im Vorfeld die Bodenseestädte dagegen zu mobilisieren⁹. Doch letztlich als wertlos für ein Verbot erwies sich das ihm erst 1547 verliehene Marktprivileg, welches untersagte, im Wege-Umkreis von zwei Meilen neue Märkte einzurichten. Aber auch bei einer anderen Rechtslage wäre es Überlingen schwergefallen, sich gegen die politische Potenz des Bischofs als eines kreisausschreibenden Fürsten durchzusetzen, dem überdies in der Fruchthandelspolitik des Schwäbischen Kreises eine zentrale Rolle zuwuchs.

Selbst im Falle (Unter-)Uhldingens war der Überlinger Gegenwehr nur ein halber, zudem zweifelhafter Erfolg beschieden. Die fürstenbergische Herrschaft Heiligenberg war um die Wende zum 18. Jahrhundert fest entschlossen, ihr Uferdorf zu einem Ausfuhrhafen auszubauen. Um die Fruchttransporte schon im Landesinneren an den richtigen Ort zu lenken, schreckten die Heiligenberger Amtsmänner auch nicht vor Schikanen gegen das Bistum Konstanz zurück. Durch einen Prozeß vor dem Reichskammergericht mußte der Bischof Heiligenberg zwingen, Wegsperrungen zu beseitigen, die den Zug nach Meersburg verhinderten, und Wiedergutmachung zu leisten¹⁰. Zugleich prozessierte Überlingen vor dem Reichshofrat gegen Heiligenberg. Als sich der Kaiser einschaltete, kam endlich 1733 ein Vergleich zwischen den streitenden Parteien zustande. Dieser enthielt in seinem Kern die Begrenzung der Uhldinger Ausfuhr auf höchstens 150 Säcke die Woche und die Beschränkung des Zuzugs aus fürstenbergischem Herrschaftsgebiet. Insbesondere sollte in Uhldingen kein Markt stattfinden dürfen, sondern nur der Umschlag vom Land- auf den Wasserweg erlaubt sein¹¹.

Nach allem, was den Quellen zu entnehmen ist

und was anscheinend auch am Kaiserhof die vorherrschende Meinung war, befand sich Überlingen formal im Recht. Jedoch mußte das Problem politisch, juristisch niedergelegt im Vergleichsrezeß, gelöst werden, und zwar angesichts der gefährlichen außenpolitischen Situation rasch (Polnischer Thronfolgekrieg; Hauptgegner Frankreich und Österreich). Denn der Gegensatz zwischen Überlingen und Heiligenberg drohte die beabsichtigten Sperrmaßnahmen zu blockieren, zumindest in ihrem Effekt von vornherein in Frage zu stellen¹². Immerhin handelte es sich bei Fürstenberg mit seinen verschiedenen Teilherrschaften um einen bedeutenden Kreisstand, der einen gewichtigen Beitrag zur Kreisarmee leistete¹³. Eine Entscheidung gegen Fürstenberg hätte sich kaum durchsetzen lassen und wäre zudem politisch unklug gewesen in einer Zeit, in der es darauf ankam, alle Kräfte zu sammeln. Das Überlinger Zugeständnis schloß im übrigen den Fall nur vorläufig ab. Die Reichsstadt beobachtete weiterhin scharf das Geschehen in Uhldingen und sah die nächsten Jahrzehnte noch wiederholt zu Klagen über Uhldinger Verstöße Anlaß¹⁴.

Auf dem Boden der Grafen von Montfort lagen gleich zwei Winkelhäfen: Langenargen und Kreßbronn. *Langenargen* als der wichtigere Ort galt schon lange als Marktflecken. Da sich überhaupt ein längerer Uferstreifen des östlichen Obersees in Händen der Montforter Grafen befand, wäre ohne deren Beteiligung ein räumlich einigermaßen geschlossenes Sperrsystem nicht herbeizuführen gewesen. Der Preis dafür war sicherlich die uneingeschränkte Anerkennung Langenargens als Exportmarkt.

Ein Winkelhafen, der – wie etwa Bodman – trotz großer Anstrengungen nie den Status eines offiziellen Ausfuhrhafens erlangen konnte, war *Sernatingen*. Welche komplexe Interessenkonstellation indessen dazu geführt hat, läßt sich an

seinem Beispiel gut aufzeigen. Der Ort im äußersten Winkel des Überlinger Sees gehörte einschließlich der Niedergerichtsbarkeit dem Spital Überlingen, hohe Jurisdiktion und Landesherrschaft standen der vorderösterreichischen Landgrafschaft Nellenburg mit Sitz in Stockach zu. Letztere war stets bestrebt, ihre Herrschaftsposition in Sernatingen stärker auszubauen. Schon im 16. Jahrhundert war hier auf Initiative Überlingens hin ein Gredhaus mit Landungsbrücke errichtet worden. Es nahm als Zwischenlager die Frucht auf, welche, aus dem Hegau kommend, auf dem Seeweg nach Überlingen geschafft wurde¹⁵. Nicht zuletzt auch im Zuge der Bemühungen, den Stockacher Fruchtmarkt zu festigen, versuchte die Landgrafschaft, Sernatingen zum Stockacher Ausfuhrhafen zu machen¹⁶. Das lief aber den Interessen der benachbarten Städte zuwider, welche in Sernatingen einen Winkelhafen sehen mußten, nicht anders als in dem damals heftig befohlenen Bodman¹⁷. Besonders Überlingen hatte ein vitales Interesse daran, daß sein spitälischer Ort lediglich Zufuhrhafen seines Marktes blieb¹⁸, obwohl in Wahrheit schon seit dem großen Krieg das Sernatinger Marktschiff regelmäßig freitags Konstanz direkt mit Früchten anlief¹⁹. Freilich blieb die Bedeutung wohl gering, weil der von den Städten sehr ungern gesehene Stockacher Markt äußerst starken Schwankungen unterworfen war und sich zudem der dortige Export eher auf den Landweg über den Hochrhein konzentrierte²⁰.

Opfer jenes Konfliktes waren häufig die Sernatinger Schiffer, die einerseits von ihrer Landesherrschaft, Nellenburg, bedrängt wurden, das Getreide der im Hegau operierenden Schweizer Händler direkt in die Schweiz abzufertigen, denen andererseits aber genau dieses durch ihren Ortsherrn, Überlingen, verboten war²¹. Dieses lud auch einst drei Sernatinger Schiffer vor,

bestrafte jeden hart mit zehn Pfund Pfennig und beschlagnahmte ihre Schiffe²². Zur Revanche entführten daraufhin die Stockacher Beamten ein paar Tage später bei Nacht und Nebel aus dem spitälischen Gutshof in Sernatingen gewaltsam sieben Pferde samt Geschirr und Wagen sowie zehn Säcke Frucht nach Stockach. Deswegen zwischen den Rivalen geführte Verhandlungen endeten Monate später mit einem Vergleich, niedergelegt in einer kaiserlichen Resolution: Die Stockacher gaben das entwendete Gut zurück, die Überlinger mußten die Sernatinger Schiffe freigeben und das verhängte Fahrverbot aufheben²³.

Groß waren allseits die Empfindlichkeiten, gewiß auch wegen der schlechten Handelskonjunktur in den Jahrzehnten um die Wende zum 18. Jahrhundert. Wie mochte die Reichsstadt dem Kaiser, bei dem sie stets Beistand gegen die Winkelhäfen gesucht hatte, noch trauen, wenn er seinen eigenen Stockacher Beamten derart freie Hand ließ? Auch Überlingens Verhältnis zur ebenfalls betroffenen Marktstadt Radolfzell litt Schaden, mußte diese doch annehmen, daß der Sernatinger Export zumindest mit Billigung Überlingens geschah²⁴. Auf der anderen Seite befürchtete Überlingen Nachteile durch den Vorstoß der Städte Konstanz und Radolfzell bei der zuständigen oberösterreichischen Regierung in Innsbruck, den Sernatinger Hafen rigoros zu sperren. Denn, wie Überlingen feststellen mußte, hatte bereits sein Verbot des Direktexportes aus Sernatingen in die Schweiz dazu geführt, daß Stockacher Bürger mit ihren Fuhren nach Bodman auszuweichen versuchten²⁵.

Das geschah wohl nicht ohne Zutun des nellenburgischen Oberamtes in Stockach. Radolfzell und Konstanz hegten den begründeten Verdacht, daß Nellenburg und Bodman trotz ihrer anderweitigen Divergenzen dabei waren, ein Abkommen über die Benutzung des Bodmaner

Hafens durch Nellenburger Kornexporte auszuhandeln²⁶. Die Bodmaner Interessen dabei stehen außer Frage. Aber auch aus der Sicht der Stockacher Behörde wird es verständlich, bedenkt man, mit welchen städtischen Widerständen, insbesondere auch Überlingens als des Mitinhabers von Hoheitsrechten in Sernatingen, das Oberamt zu kämpfen hatte, diesen Ort zum nellenburgischen Exporthafen via Schweiz zu machen. Also verquickte sich um die Jahrhundertwende der Fall des Winkelhafens Sernatingen mit dem Fall des Winkelhafens Bodman, was die Situation nur noch verworrener machte. Kurzum, das nellenburgische Oberamt Stockach steckte auf höhere Weisung hin zurück. Der Regierung in Innsbruck schien es nämlich nicht opportun, Sernatingens wegen das Verhältnis zu den Reichsständen und -städten am Bodensee zu belasten, aber auch ihre eigenen Städte Konstanz und Radolfzell vor den Kopf zu stoßen. Und so hatte Sernatingen das Nachsehen.

Interessen und Gründe: Politik und Wirtschaft

Der Erfolg der Fruchtsperren hing letztlich davon ab, ob die Ausfuhr wirkungsvoll überwacht werden konnte. Die hoheitsrechtlichen Verhältnisse erforderten es, daß alle Herrschaften, die am Bodenseeufer und in dem Landgürtel dahinter in nennenswertem Umfang über Land verfügten²⁷, unmittelbar in die Sperrmaßnahmen mit einbezogen wurden. Das konnte nur geschehen, indem ihrem wirtschaftlichen und fiskalischen Interesse – nicht zu reden von der Frage des Prestiges – Rechnung getragen und wenigstens einem ihrer Uferorte die Ausfuhr erlaubt wurde. Von den ohnehin unumstrittenen Reichsstädten abgesehen, war also am Bistum Konstanz und an der Grafschaft Montfort nicht vorüberzugehen. Das gilt, mehr im

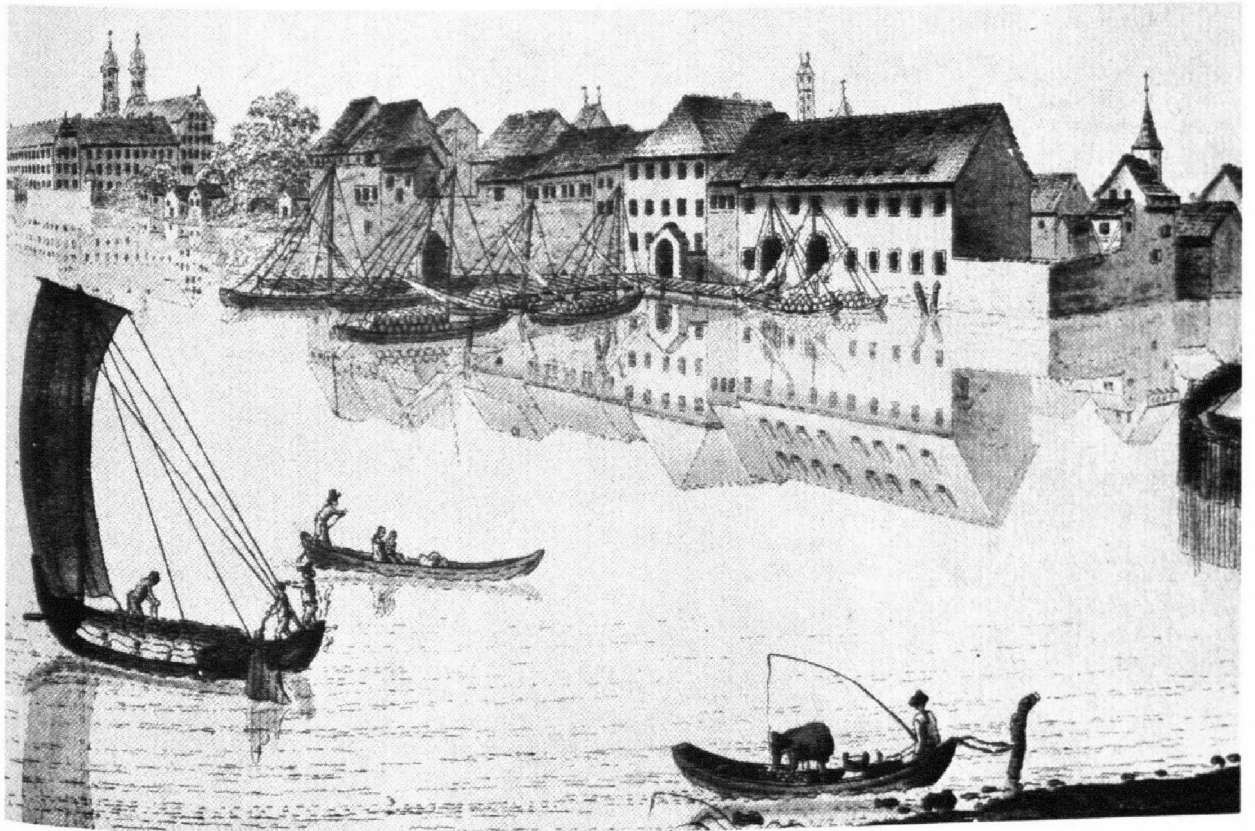


Abbildung 1 Ansicht von Buchhorn, Radierung von J. Kuster, 1793.

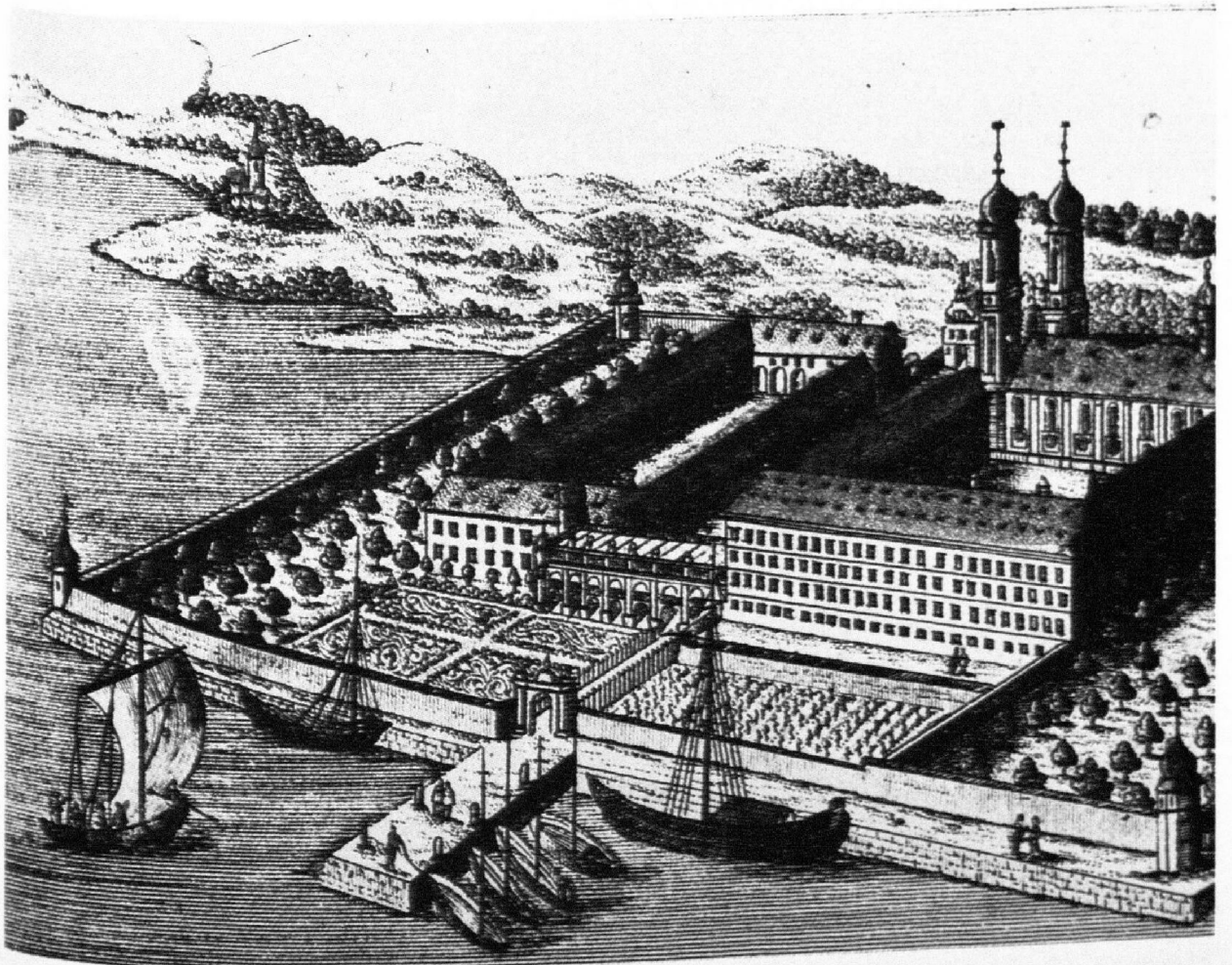


Abbildung 2 Ansicht des Klosters Hofen, kolorierter Kupferstich von J. G. Böck, um 1730.



Abbildung 3 Ansicht von Meersburg in einem Ausschnitt aus einer Handwerkskundschaft, Kupferstich, um 1775.

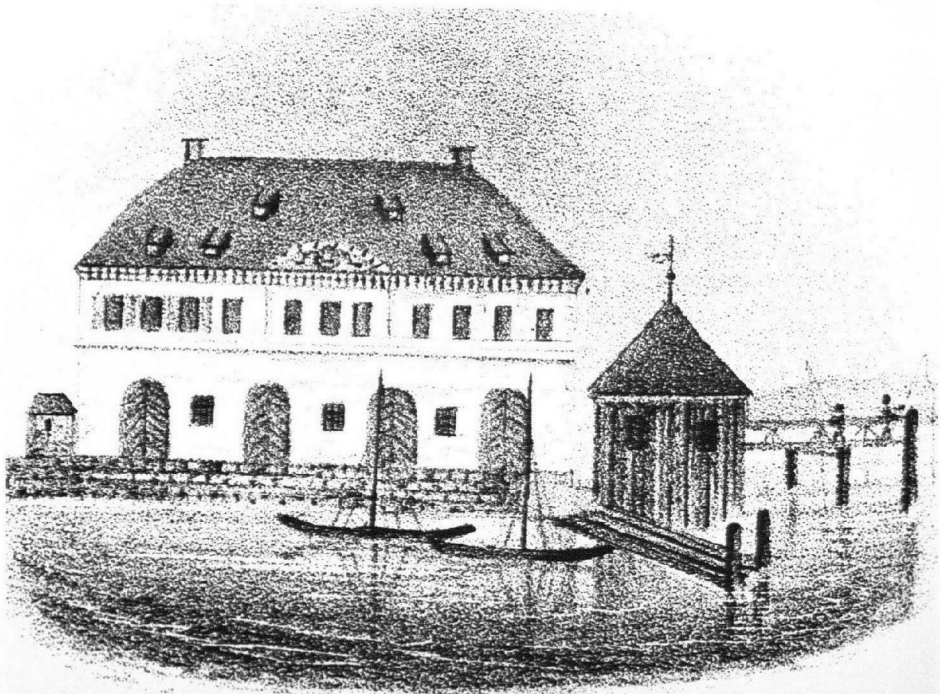


Abbildung 4 Überlingen in einer Lithographie von J. W. Bommer, um 1850.

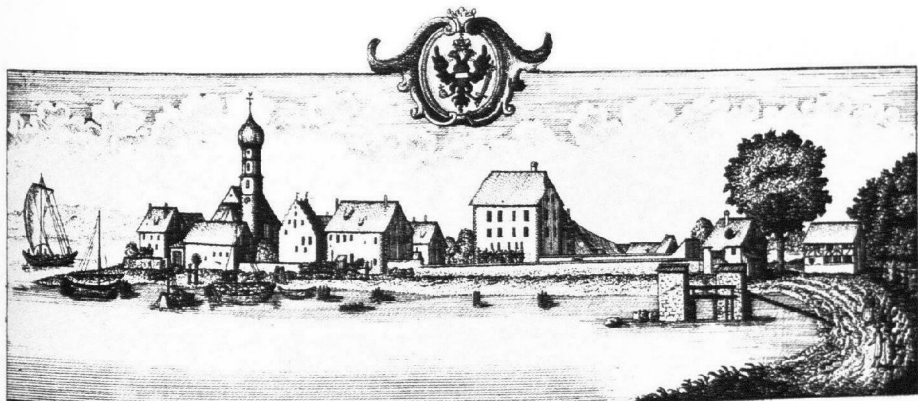


Abbildung 5 Ansicht von Wasserburg, Kupferstich von J. K. Mayr, um 1787.

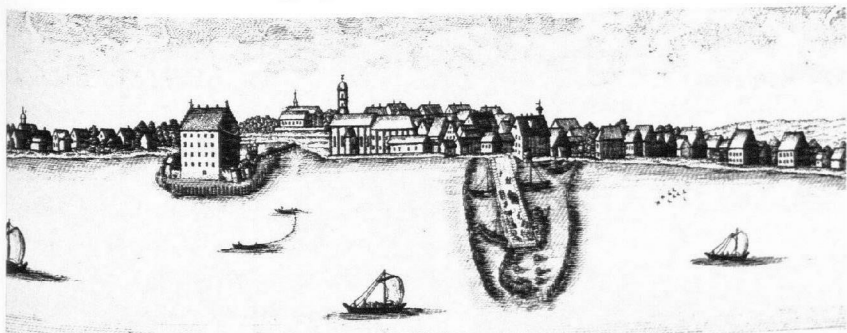


Abbildung 6 Ansicht von Langenargen, Ausschnitt aus einer Handwerkskundschaft, Kupferstich von J. K. Mayr, um 1780.

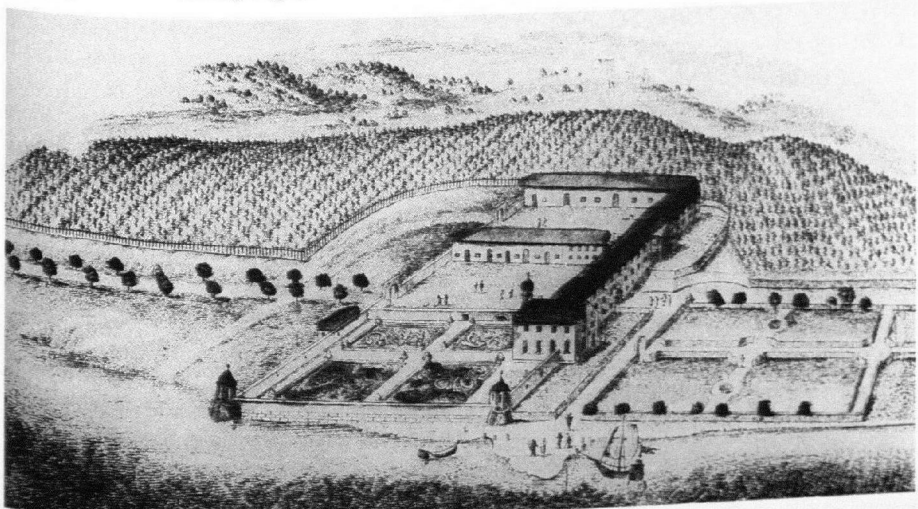


Abbildung 7 Schloß Maurach, Kupferstich, um 1730.

Landesinnern, auch für die Grafschaft Fürstenberg-Heiligenberg. Oder es träfe ebenso auf die österreichische Landvogtei Schwaben zu, wäre hier nicht Zurückhaltung wegen der Reichsstädte, insbesondere Buchhorns, geboten gewesen. Allerdings hing diese Rücksichtnahme oft ganz von der Person des jeweiligen österreichischen Vertreters ab. So ließ der Graf von Königsegg-Aulendorf ehemals selbst die Winkelschiffahrt aus den landvogteiischen Orten Fischbach und Manzell durchgehen²⁸; von Landsee indes, damals kaiserlicher Kommissar am Bodensee, blockte 1738 ein entsprechendes Gesuch der Fischbacher Schiffsleute von vornherein ab²⁹. Ohnedies besaß Österreich ja mit Bregenz, Konstanz und Radolfzell drei große Häfen.

Obwohl zu Beginn der Sperrpolitik im ausgehenden 17. Jahrhundert noch längst nicht entschieden war, welcher Hafen nun letztlich ohne Vorbehalte zur Ausfuhr berechtigt sein würde, fehlte in kaum einem der bekannten Kreispatente die Vorschrift, daß die Früchte nur auf den anerkannten Märkten und nicht in Nebenorten oder gar in Scheunen, Mühlen und Wirtshäusern feilgeboten werden dürften. Und in einem Atemzug mit dem Verbot der Winkelschiffahrt wurde oft der Gebrauch von Nebenwegen untersagt³⁰. Es muß offen bleiben, ob in der ersten Sperrphase die Frage der ausdrücklichen Festlegung von Exporthäfen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Erfolg der Sperren noch gar nicht erkannt beziehungsweise unterschätzt wurde oder ob die indifferenten Formeln nur die Unmöglichkeit überdeckten, sich zu einigen.

So gern im übrigen Wien dem Wunsch der Reichsstädte – nicht zuletzt im Interesse seiner eigenen Seestädte – gewillfahrt hätte, die Winkelmärkte völlig zu legen, folgte es doch dem Zwang des Faktischen: Die Städte sollten sich auch der Unterstützung des Kreises versichern,

riet man 1733 aus Wien und unternahm selber diplomatische Vorstöße bei den kreisausschreibenden Fürsten. Es war allzu bekannt, daß Kreisangehörige, und nicht die geringsten, selber Winkelmärkte betrieben. Gegen deren Widerstand hätte sich auf dem Kreistag kein Verbot durchsetzen lassen³¹.

Entscheidend wurde das Jahr 1733. Der Polnische Thronfolgekrieg warf seinen langen Schatten bis an den Bodensee, wo sich die schwäbischen Stände unter dem Druck des Kaisers gezwungen sahen, sich über effektivere Ausfuhrkontrollen gegenüber der Eidgenossenschaft zu verständigen. Damit sollte der Kriegsgegner Frankreich getroffen werden. Zuerst mußte sich Überlingen, wie schon gesehen, zu einem Kompromiß mit Heiligenberg wegen Uhldingen bequemen. Damit war der Weg endgültig frei für eine Eingrenzung auf bestimmte Exporthäfen, verbunden mit der Zuteilung eines anteiligen Ausfuhrkontingentes. Die wichtigen Weichenstellungen dafür geschahen auf der Meersburger Konferenz zwischen Kreisständen, schwäbisch-österreichischen Ständen und reichsritterschaftlichen Vertretern im August 1733: Man einigte sich darauf, eine ganze Reihe kleiner Häfen, deren politischer Rückhalt offenbar zu schwach war, auszuschließen, andere, vorher umstrittene aber anzuerkennen, nämlich Uhldingen und Langenargen³². Im übrigen war sub specie obrigkeitlicher Versorgungspolitik auf die Winkelhäfen um so weniger Rücksicht zu nehmen, als sie ausschließlich dem Export dienten und keinerlei Versorgungs- und Verteilungsfunktion für die eigene Bevölkerung und das Umland erfüllten.

Alte Märkte und neu hinzugekommene bildeten also fortan eine geschlossene Gruppe von Ausfuhrhäfen, die sich nun ihrerseits gegen die Winkelhäfen abschotteten. Fast auf jeder ihrer Konferenzen in Meersburg berieten die Bodensee-

stände, identisch im wesentlichen mit den Inhabern der abfuhrberechtigten Häfen, wie dem laut beklagten Übelstand der Winkelhäfen beizukommen wäre. Wie sich den überlieferten Protokollen entnehmen läßt, brachten stets als erste die Städtevertreter diesen Punkt ins Gespräch. In welchem Zusammenhang auch immer, die Ausschaltung der Winkelhäfen und -märkte wurde als Allheilmittel hingestellt, das all die drängenden Probleme lösen könne: seien es spekulative Aufkäufe der Frucht und Preistreibereien, sei es Mangel an Vorräten zur Versorgung der Bevölkerung und der Armee oder sei es schließlich das massenhafte Auftreten unterwertiger Münzsorten³³. Je nach persönlichem Standort des Delegierten – es ist selten genau festzustellen, wie detailliert die Instruktionen der zur Konferenz abgeordneten herrschaftlichen Räte und städtischen Bürgermeister waren – hörte man Vorschläge, die vom Abwarten, von der verbindlichen Abmahnung des Winkelmarktbetriebes bis zu nachdrücklichen Zwangsmaßnahmen reichten.

Für solche plädierten am ehesten die Städte, deren wirtschaftlicher Lebensnerv durch die Konkurrenz tatsächlich unmittelbarer getroffen war als derjenige der Territorien, die die Masse ihrer Einkünfte in anderen Bereichen erzielten und nicht mit dem relativ bescheidenen Ufermarkt. Die Winkelschiffahrten konnten billiger arbeiten, da sie noch nicht wie die städtischen in ein durchgeformtes Abgaben- und Gebührensystem eingebunden waren. Aus den Einnahmen aus dem Fruchtmarkt wurde ein wesentlicher Teil des städtischen Haushaltes bestritten. Gerade die Finanzkraft Überlingens und die Einkommensmöglichkeiten seiner Bürger hingen von diesem Wirtschaftszweig ab. Zudem war er als gewichtiger Einnahmeposten in Rechnung gestellt worden, als man der Stadt relativ hohe Reichs- und Kreissteuern auferlegt hatte³⁴.

Der Einsatz von Militär, von Überlingen als Wunsch gegenüber dem Kaiser geäußert, um die Winkelmärkte Bodman und Uhlidingen und andere zu unterdrücken, blieb als Forderung durchaus kein Einzelfall. Und sie wurde auch teilweise im Rahmen der Überwachungsmaßnahmen verwirklicht³⁵. Die Androhung radikaler Sanktionen gegen die Winkelmärkte ging durchaus auch in die Sperrpatente des Reichskreises ein: Um ertappte Winkelschiffahrer zu bestrafen und ihr Tun in Zukunft zu verhindern, sollten ihre Schiffe zertrümmert und verbrannt werden³⁶.

Andere, vorbeugende, Maßnahmen sollten Winkelmärkte erst gar nicht entstehen lassen. Auf den Meersburger Konferenzen wurden zwei einander ergänzende Handelsregeln entwickelt, die darüber hinaus noch weiteren Zwecken dienen sollten: Zum einen sollten schwäbische Händler keine Frucht zum Verkauf auf die schweizerischen Märkte bringen³⁷. Damit würden sie erst gar nicht versucht, die Billigangebote der Winkelschiffer zu nutzen. Verkauf und Kauf sollten in den Markorten am deutschen Bodenseeufer stattfinden. Abgesehen von den wirtschaftlichen und fiskalischen Vorteilen für den Markort versprach man sich davon größeren Einfluß auf die Preisgestaltung; auf schweizerischem Boden seien, alle Erfahrung sprach dafür, die Exporteure dem schweizerischen Druck ausgesetzt³⁸. Daß zum zweiten die Schweizer ihre Frucht selber in den Bodenseehäfen abholen sollten, wurde damit begründet, daß so das Einströmen minderwertiger Schweizer Münzsorten ins Reich besser verhindert werden könne³⁹.

Allerdings mußten die Schweizer diese Maßnahmen als starke Einschränkung der von ihnen stets vertretenen Handelsfreiheit am Bodensee empfinden. Es fiel dem Kreis und Österreich nicht leicht, bei den ostschweizerischen Ständen

um Verständnis zu werben. Ein entscheidendes Argument war die Aussicht auf dauerhafte Beschäftigungsmöglichkeiten der eidgenössischen Schifffahrt⁴⁰. Sie hatte die Schwäche der reichsstädtischen Schifffahrt am Nordufer aufgrund des Dreißigjährigen Krieges genutzt und ihre Kapazitäten kräftig ausgebaut. Traditionelle Schifffahrtsrouten, die sich bis ins 17. Jahrhundert in Händen reichsstädtischer Lehenschiffer befunden hatten, waren von Schweizer und Rheintaler Schiffern übernommen worden. Sie konnten nach dem Krieg nicht wieder verdrängt werden, und Überlingen beispielsweise sah sich gezwungen, seine Schifffahrtsgerechtigkeiten Steinacher, Rorschacher, Rheinecker, Höchster und Fussacher Schiffern zu verleihen⁴¹.

Über rechtliche, wirtschaftliche und politische Gründe hinaus gab es einen weiteren wichtigen Vorbehalt, der weder dem Kaiser noch dem Schwäbischen Kreis einen Wildwuchs der Winkelmärkte angeraten sein ließ. Wie die Erfahrungen des Dreißigjährigen Krieges gelehrt hatten, konnten in den offenen, unbefestigten Hafenorten dem Feind leicht Getreidevorräte und Schiffe in die Hände fallen. Während die städtischen Markttorte befestigt waren, konnten die unbefestigten Winkelhäfen leicht zu Schwachstellen der Verteidigung werden. Dieses Argument hatte die oberösterreichische Regierung bereits 1686 gegen Bodman vorgebracht⁴², und es schlug sich später in den Fruchtpatenten nieder: So sollte bei unmittelbarer Feindesgefahr am See gelagerte Frucht in die festen Orte Konstanz, Überlingen, Schloß Argen (Langenargen), Lindau, Bregenz und Radolfzell, außerdem in die Schweiz in Sicherheit gebracht werden⁴³.

Norm und Wirklichkeit

Die Lenkungsmaßnahmen der schwäbischen Stände und Städte waren im großen und ganzen erfolgreich: Der Getreidehandel zwischen Schwaben und der Schweiz spielte sich zum größten Teil in den Bodenseemarktstädten ab. Allerdings waren die Winkelmärkte, folgt man den immer wieder aktenkundigen Klagen der Etablierten, auch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nicht völlig abzustellen. Nur zu Sperrzeiten waren die Verbote einigermaßen wirkungsvoll; sobald aber die verschärften Kontrollen wegfielen, belebten sich Winkelhandel und -schifffahrt wieder⁴⁴. Anreiz war ja durch den steten Anstieg der Getreidehandelskonjunktur am Bodensee und durch die anhaltende schweizerische Nachfrage genug geboten, und es kam zu Übertretungsfällen wie diesem:

Richtiggehender Fruchtschmuggel war 1712 Gegenstand einer Untersuchung vor einer Kreiskommission in Buchhorn. Sernatinger Schiffsleute hatten angeblich im Januar 1710, versteckt unter Holzkohlen, 50 Malter Frucht in 110 Säcken Hafer und 37 Säcken Kernen im Wert von insgesamt 590 Gulden in die Schweiz nach Arbon verschifft. Die Schiffer wurden vorgeladen und sollten zur gegebenenfalls zu verhängenden Konfiskation gleich Geld in Höhe des Wertes der fraglichen Früchte mitbringen. Als Zeuge dürfte, soweit aus den Briefen Buchhorns an Überlingen hervorgeht, der Überlinger Schiffsmann Franz Zettel aufgetreten sein⁴⁵. Das Vergehen fiel in eine Zeit totaler Fruchtsperrung, die im Dezember 1709 verhängt und im August 1710 wieder aufgehoben wurde. Die Tarnung der Fracht enthüllte den Vorsatz der Tat, die durch Anzeige ans Licht kam.

Bei allem Wehklagen der berechtigten Häfen über die angeblich ruinöse Konkurrenz ist leider kaum abzuschätzen, in welchem Umfang der

Winkelhandel überhaupt ins Gewicht fiel. Aufgehört haben derartige Fruchtexporte wohl nie völlig. Die vereinzelt überlieferten Nachrichten besagen letztlich doch wenig. So ließ Überlingen im April 1737 gegenüber Konstanz verlauten: Noch bis vor zwei Jahren habe Salem seine Frucht auf den Überlinger Markt gebracht; in den letzten sieben bis acht Wochen nun seien ca. 700 Malter vom Salemer Winkelhafen Maurach aus in die Schweiz verschifft worden⁴⁶. Das wären dann etwa 100 Malter in der Woche, während die Reichsstadt in diesem Jahrzehnt im wöchentlichen Mittel 540 – und auf das ganze Jahrhundert gerechnet – weit über 650 Malter exportierte⁴⁷. Gemessen daran war die Konkurrenz durch die Winkelmärkte gewiß spürbar für die zugelassenen Märkte, und ihre Proteste verständlich, um den Anfängen zu wehren und Präzedenzfälle erst gar nicht zuzulassen.

Indessen ist fraglich, ob angesichts der weithin fehlenden Infrastruktureinrichtungen⁴⁸, beispielsweise von Lagerhäusern, und eines mangelnden kontinuierlichen Marktbetriebes in den Winkelhäfen die Einbußen tatsächlich so einschneidend waren. Und es darf bezweifelt werden, ob der durch Bodman verursachte doch recht erkleckliche Umsatzverlust Radolfzells und, weniger gewichtig, auch Überlingens in den siebziger Jahren des 17. Jahrhunderts⁴⁹ verallgemeinert werden kann. Ganz abgesehen davon, daß damals von einer effektiven einheitlichen Reglementierung des Exports am Bodensee noch keine Rede sein konnte, befand sich Bodman verkehrsgeographisch in einer günstigeren Ausgangsposition als die meisten der anderen Winkelhäfen. Denn in nächster Nähe der alten Märkte am ohnehin dicht besetzten Nordufer des Bodensees gelegen, war ihr Hinterland gleichsam schon vergeben. Mit dem Bodmaner Umschlag aber bot sich die Möglichkeit, Handelsgetreide aus dem Hegau und oberen Nek-

kargebiet, das vorher den Landweg über den Hochrhein bei Stein und Schaffhausen zum Zentralmarkt Zürich genommen hatte, über den Seeweg in die wirtschaftlich expandierende sanktgallische Textilregion mit ihrer kräftig wachsenden Bevölkerung umzulenken⁵⁰.

Damit ist der wirtschaftsgeographische Aspekt angesprochen: Mit dem größten Anteil am Gesamtquantum waren Radolfzell, Überlingen und Lindau begabt und damit gleich bewertet⁵¹. Sie liegen auf dem weitausschwingenden Halbbogen, den das nördliche Bodenseeufer beschreibt. Bezüglich des Getreidemarktes bildeten sie traditionell gewachsene Anziehungspunkte, zentrale Orte, für die Getreidelieferungen eines agrarischen Hinterlandes – Radolfzell für den Hegau, Überlingen für den Linzgau bis ins obere Alb-Donau-Gebiet hinein und Lindau für Oberschwaben und den Argengau. Dazwischen war der Raum für weitere große Märkte zu eng: Bodman vermochte sich nur zeitweise zwischen Radolfzell und Überlingen zu schieben; sogar Buchhorn als Reichsstadt konnte sich zwischen Überlingen und Lindau nie recht entfalten. Die Hauptrollen waren gleichsam schon verteilt, ehe noch die Fruchtsperren des Schwäbischen Kreises einsetzten. Hier ist auch der Verlauf alter überregionaler, privilegierter Handelsstraßen zu beachten, an denen diese Städte lagen. Deren geographische Mittelpunktfunktion stand mit den alten Routen in ursächlichem Zusammenhang. Das Verbot der Nebenwege erscheint in den Patenten oft verknüpft mit dem Verbot der Winkelmärkte. Und so äußerte sich der Konkurrenzkampf zwischen den Markorten verschiedentlich als Kampf um die Zufahrtswege⁵².

Schlußbemerkung

Auf den ersten Blick eher marginal, führt die Frage der Winkelhäfen am Bodensee im letzten Jahrhundert des Alten Reiches mitten in umfassende politische, wirtschaftliche, rechtliche und mentale Probleme hinein. Sofern man die kleinen dörflichen Häfen mit dem Land und dem erstarkenden territorialen Fürstenstaat gleichsetzt, ist festzustellen: Die traditionelle Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land – gewerblich-merkantile Tätigkeit auf der einen, agrarische auf der anderen Seite – wurde massiv in Frage gestellt, damit aber auch die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Stadt gefährdet. Zugleich verloren die alten Rechtspositionen, welche das Tätigkeitsfeld der Stadt schützten, zunehmend an Wert und ließen sich nicht mehr durchsetzen. Die politische Schwächung der Städte ist unübersehbar. Paradoxerweise geschah das vor dem Hintergrund eines prosperierenden, expandierenden Getreidemarktes, von dem am ehesten die alten Marktstädte hätten profitieren müssen. Freilich schuf die politisch-strategische Großwetterlage entscheidende Rahmenbedingungen. So wirkte der europäische Konflikt über die polnische Thronfolge beschleunigend beziehungsweise als Katalysator, im handelspolitischen Ordnungsrahmen für den Fruchthandel gegenüber der Schweiz endgültig die Rollen zwischen zugelassenen Ausfuhrhäfen und verbotenen Winkelhäfen zu verteilen. Die alten Städte gingen ihrer Handlungsautonomie verlustig und mußten sich in die Verhältnisse schicken. Sie konnten freilich lange nicht die Gleichberechtigung von Plätzen verwinden, die in ihren Augen nach wie vor Winkelmärkte waren. Ihre Klagen gegen Uhlringen und Langenargen verstummten so bald nicht. Insgesamt gesehen liebten die Städte das Sperrsystem, in das sie nolens volens eingebunden worden

waren, wenig. Dennoch war es ihnen sehr willkommen, unter seinem Schild die lästigen Winkelmärkte wirkungsvoller bekämpfen zu können. Es gewährte ihnen, könnte man aus der Sicht des 19. Jahrhunderts sagen, in sozialer, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht Aufschub.

ANMERKUNGEN

¹ An Baron Ulm von Rothenberg, Landvogt der schwäb.-österr. Markgrafschaft Burgau, ca. 1733 (StA ÜB XXXIX/940). – Abkürzungen: BAB Gräfl. v. Bodman'sches Archiv Bodman; GLA KA Generallandesarchiv Karlsruhe; KN Konstanz; oö. oberösterreichisch; RP Ratsprotokolle; StA Stadtarchiv; ÜB Überlingen. Fruchthandelspatente des Schwäbischen Reichskreises Hauptstaatsarchiv Stuttgart C9 Bü38. – Die Vorlagen der beigegebenen Hafenabbildungen stammen aus dem Kreisarchiv des Bodenseekreises; für ihre Bereitstellung möchte ich Herrn Elmar L. Kuhn danken. Mein Dank gilt auch Frau Helga Fendrich für die Reinzeichnung der Karte.

² Vgl. zu diesem Kontext meine Konstanzer Habilitationsschrift (masch.) 1985: *Getreidemarkt am Bodensee. Untersuchungen zu wirtschaftlichen, regionalen und politischen Strukturen und Wandlungen im schwäbisch-ostschweizerischen Raum in der zweiten Hälfte des 17. und im 18. Jahrhundert.*

³ Ksl. Räte an Überlingen, 1688 Nov. 2 und dessen Antwort, Nov. 21 (StA ÜB XXXIX/955).

⁴ Zur Lage siehe Karte. Quellennachweise: GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, S. 252 Anm. 66.

⁵ Zum Bodmaner Winkelmarkt vgl. meine Arbeiten: *Fruchthandel in Bodman. Der Versuch einer Marktgründung im ausgehenden 17. Jb.* In: Bodman. Dorf – Kaiserpfalz – Adel. Hg. v. H. BERNER, Sigmaringen 1985, S. 197–230 und *Das Messen des Weges zwischen Überlingen und Bodman. Zu Raumvorstellung, Vermessungstechnik und Wegemaß am Bodensee um 1700.* Erscheint in: Hegau 43/44 (1986/87).

⁶ StA ÜB L/1366 fol. 662, 1692 Jan. 24. – StA KN D I/187, 1631 Mai 17.

⁷ Es dürfte sich dabei um das dem Bischof von Konstanz 1233 verliehene Recht handeln, eine Marktsiedlung anzulegen, welche 1299 das Stadtrecht von Ulm erhielt. G. KOBERG: Art. *Meersburg*. In: Der Bodenseekreis. Hg. v. B. Wiedmann, Stuttgart 1980, S. 325f. Vgl. P. EITEL: *Die Rolle der Reichsstadt Überlingen in der Wirt-*

- schaftsgeschichte des Bodenseeraumes*. In: Schrr. VG Bodensee 89 (1971), S. 9–22, hier S. 18.
- ⁹ BAB K 278, 1681 Jan. 20. StA KN D I/184 Nr. 73.
- ¹⁰ RP ÜB 1680 Aug. 30; 1680 Dez. 23; 1692 Aug. 21. Vgl. auch RP ÜB 1704 Sept. 4; 1709 Juni 14 und 1715 Feb. 7.
- ¹¹ Beschluß des Kammergerichts, 1701 Dez. 23 (StA ÜB XXXIX/966); Druck (GLA KA 82/398). – Die im StA KN unter Sign. Z II 11,37 erhaltene Karte dürfte im Zusammenhang mit diesem Streit entstanden sein.
- ¹² StA ÜB XXXIX/954, 963 u. 964. StA KN C I/131 u. 132. Druck des Vergleichsprozesses in Oberrheinische Stadtrechte. 2. Abt.: Schwäbische Rechte, 2. H.: Überlingen. Bearb. v. F. GEIER. Heidelberg 1908, S. 677–681.
- ¹³ In seinem Reskript an seinen nellenburgischen Landvogt, von Landsee, vom 31. Okt. 1733 drückt der Kaiser seine Befriedigung über den Vergleich zwischen Fürstenberg-Heiligenberg und Überlingen aus (StA KN C I/132).
- ¹⁴ Vgl. P.-CH. STORM: *Der Schwäbische Kreis als Feldherr*. Berlin 1974, S. 270 ff.
- ¹⁵ Akten wegen »Reißwideriger Abfuhr« aus Unteruhldingen, 1745 bis 1795 (StA ÜB XXXIX/964).
- ¹⁶ Überlingen an den Bischof von Konstanz, 1691 Jan. 1 (BAB K 278). – Vgl. auch G. KOBERG: *Von der Schifffahrt zu Ludwigshafen*. In: Hegau 29/30 (1972/73), S. 165–178, hier S. 165.
- ¹⁷ G. KOBERG, *Schifffahrt*, S. 167 und 172 f. – Zum Markt in Stockach vgl. J. VÖGELE: *Die Struktur des Einzugsbereiches des Stockacher Wochenmarktes in der Mitte des 18. Jh.* In: Schrr. VG Bodensee 102 (1984), S. 163–173.
- ¹⁸ Seit 1700 werden Radolfzell und Konstanz immer wieder bei der öö. Regierung in Innsbruck gegen den Sernatinger und Bodmaner Fruchtabstoß vorstellig und fordern gerade gegen Sernatingen Maßnahmen mit dem Hinweis, daß dieses im österreichisch-nellenburgischen Jurisdiktionbereich gelegen sei. (GLA KA 219/4). Eine Reihe weiterer Supplikationen 1705 (StA KN D I/189) sowie 1706, 1708, 1718, 1719, 1723 und 1724 (GLA KA 219/28 Nr. 25).
- ¹⁹ Weitergehende Transporte machte Überlingen von Sondergenehmigungen abhängig, bestand aber auf Verzollung in Überlingen, wie z. B. anlässlich eines Fruchttransportes nach Lindau. RP ÜB 1689 Sept. 12.
- ²⁰ G. KOBERG, *Schifffahrt*, S. 165 f.
- ²¹ F. GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, S. 247 ff. u. 569 ff.
- ²² Vgl. z. B. Radolfzell an Überlingen, 1698 Jan. 2 (StA ÜB L/1367 fol. 124 f.) mit der Bestätigung, das von Überlingen übermittelte Verbot des Sernatinger Direktexports erhalten zu haben. – RP ÜB 1698 Nov. 8: Der Überlinger Rat beschließt neuerlich dieses Verbot.
- ²³ RP ÜB 1721 Dez. 16. – Vgl. auch A. V. RÜPPLIN: *Zur Geschichte des Ortes und der Pfarrei Ludwigshafen a. B.* In: Freib. Diöz. Arch. 27 (1899), S. 143–195, hier S. 180. – Weitere Beispiele für ähnliche Vergehen Sernatinger Schiffer bei G. KOBERG, *Schifffahrt*, S. 172.
- ²⁴ A. V. RÜPPLIN, *Ludwigshafen*, S. 180: Vergleich vom 28. Okt. 1722. Vgl. auch G. KOBERG, *Schifffahrt*, S. 172 mit zum Teil anderen Mengenangaben.
- ²⁵ Vgl. F. GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, S. 169, Anm. 143.
- ²⁶ Überlingen an die öö. Regierung in Innsbruck, 1697 Dez. 12 (StA ÜB XXXIX/963).
- ²⁷ Korrespondenz von Konstanz und Radolfzell mit der öö. Regierung, 1697 (StA KN D I/188).
- ²⁸ Vgl. Karte.
- ²⁹ Briefwechsel zwischen Überlingen und der öö. Regierung Innsbruck, 1689 Apr. 5 u. 26 (StA ÜB XXXIX/963). – Vgl. auch die Beschwerde Buchhorns auf der Konferenz in Meersburg, 1726 Mai 2 (GLA KA 82/403).
- ³⁰ StA KN C I/123.
- ³¹ Fruchtpatente 1698 Okt. 8; 1698 Nov. 30; 1699 Nov. 4, Art. 5 u. 8; 1712 Feb. 5; 1713 Sept. 26; 1739 Aug. 29, Art. 3 u. 18; 1740 Juli 26, Art. 4 u. 13; 1745 März 4. 1771 März 23; 1795 Nov. 5, Art. 7. Vgl. auch Konferenz der Bodenseestände 1789 Nov. 23, Art. 1; ksl. Reskript an das Kreisausschreibamt, 1739 Jan. 27 (GLA KA 83/1387).
- ³² Ksl. Reichskanzlei an Überlingen, 1733 Juni 5 (StA ÜB XXXIX/960). Ksl. Hofrat an den Landvogt der Markgrafschaft Burgau, Baron Ulm von Rothenburg, 1733 Juni 6 (ebd. 940).
- ³³ StA KN C I/131 u. 132. RP ÜB 1733 Aug. 11. – Zur Festlegung der anteiligen Ausfuhrkontingente F. GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, S. 240 ff. – Siehe auch Karte.
- ³⁴ Exemplarisch Gang und Argumentation der in einem Protokoll festgehaltenen Verhandlungen der Meersburger Konferenz vom 2. Mai 1726 (GLA KA 82/403).
- ³⁵ F. GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, S. 373 ff. – In einem ksl. Reskript an das Kreisausschreibamt vom 27. Jan. 1739 beispielsweise heißt es, durch die Ausfuhr aus Winkelhufen entgingen dem diesseitigen Land und den Städten und auch dem landesfürstlichen Ärar Zoll, Weggelder und andere Gefälle (GLA KA 83/1387).
- ³⁶ Überlingen an den kaiserlichen Hofrat, 1688 Nov. 21 (StA ÜB XXXIX/955). – Konferenzbeschuß der Bodenseestände, 1740 Dez. 4, TOP 3, Ziffer 8 (GLA KA 82/404). – Vgl. F. GÖTTMANN, *Getreidemarkt*, T. 2, Abschn. 3. 5. passim.
- ³⁷ Fruchtpatente 1739 Aug. 29, Art. 3; 1739 Okt. 14, Art. 3; 1740 Juli 26, Art. 4. – Ebenso Beschluß der Bodenseestände, Meersburg 1740 Dez. 14, Art. 3 (GLA KA 82/404) sowie 1770 Nov. 23, Art. 1 (GLA KA 225/395).
- ³⁸ Konferenzen der Bodenseestände 1726 Mai 2 (GLA KA 82/403); 1740 Dez. 14 (ebd. 82/404), TOP 3, Ziff. 17 und 1773 Aug. 3 (StA ÜB XXXIX/940). – Buchhorn an Überlingen, 1737 März 18 (StA ÜB XXXIX/941): Die schwäbischen Fruchthändler fahren von den Winkelhäfen Maurach und Unteruhldingen aus in die Schweiz.
- ³⁹ Lindau an Überlingen mit Beilage eines Entwurfes einer

Supplikation an den schwäbischen Kreiskonvent, 1737 Mai 9 (StA ÜB XXXIX/941).

³⁹ Überlingen an den ksl. Hofrat in Wien, 1731 Nov. 3 (StA ÜB XXXIX/941). – Verhandlungen zwischen dem bfl.-konstanzer Kanzler von Balbach und dem österreichischen Vertreter von Landsee auf dem Ulmer Kreistag, 1737 Juni 30 (StA KN C I/139). – Ksl. Reskript an das Kreisausschreibamt, 1739 Jan. 27 (GLA KA 83/1387).

⁴⁰ Instruktion des ksl. Hofrats an den Legationssekretär in der Schweiz, von Hörmann, 1733 Juni 6 (StA ÜB XXXIX/940 und StA KN C I/131).

⁴¹ Umfangreiches Aktenmaterial im StA ÜB (XXXIX/939, 947, 956, 957, 959, 960). Vgl. auch J. MÖLLENBERG: *Überlingen im Dreißigjährigen Krieg*. In: Schrr. VG Bodensee 75 (1965), S. 25–67, hier S. 42.

⁴² BAB K 278, 1686 Juni 27.

⁴³ Fruchtpatent 1734 Nov. 12, Art. 19. – Vergleichsrezeß zwischen Fürstenberg-Heiligenberg und Überlingen von 1733, Art. 8 (Oberrhein. Stadtrechte Überlingen, S. 679): bei Feindesgefahr sind die größeren uhldingischen Schiffe nach Überlingen in Sicherheit zu bringen.

⁴⁴ Überlingen an Radolfzell, 1737 Apr. 6 (StA ÜB XXXIX/941).

⁴⁵ Buchhorn an Überlingen, 1712 Juli 23 und Aug. 20 (StA

ÜB XXXIX/941). – Weitere Korrespondenzen zu ähnlichen Fällen ebd.

⁴⁶ StA ÜB XXXIX/941. – Weitere Beispiele: Bericht des von Überlingen nach Uhldingen gesandten Hans Buchschauer von Sernatingen, 1674 März 29 (StA ÜB XXXIX/954): Vergangenen Dienstag sei von Uhldingen aus ein Schiff mit mehr als 100 Säcken nach Rorschach abgeführt worden; von Uhldingen würden wöchentlich 200 bis 300 Säcke in die Schweiz verschifft. – Aufstellung vom 12. Mai 1701 darüber, wieviel Frucht in letzter Zeit aus den verschiedenen Winkelhäfen in die Schweiz transportiert worden sei:

Von Sernatingen	nach Rorschach	80 Sack Hafer;
von Uhldingen	nach Rorschach	75 Sack Korn/Hafer;
von Bodman	nach Steinach	ca. 80 Sack Korn;
von Sernatingen	nach Rorschach	300 Mlt. Korn.

(GLA KA 219/4. Auch StA KN D I/189 Nr. 20).

⁴⁷ F. GOTTMANN, *Getreidemarkt*, Anh. 10 u. 12.

⁴⁸ Vgl. die beigegebenen Abb. von Winkelhäfen, besonders Maurachs.

⁴⁹ F. GOTTMANN, *Fruchtmarkt Bodman*, S. 215 ff.

⁵⁰ Ebd., S. 222 f.

⁵¹ Angabe der Anteile in der Karte.

⁵² Vgl. Anm. 10.