

Zur Geschichte der Federseefähren

Von Hans Willbold, Dürnau

Beim Durchblättern von Urbaren des 17. und 18. Jahrhunderts aus dem Herrschaftsgebiet des Freiweltlichen Damenstiftes Buchau fällt bei den jährlich fälligen Gilten der stiftischen Lehenhöfe, als da sind Haus- und Heuzins, Landgarbe, Küchengefäll und Jurisdiktionshenne, stets auch eine Abgabe auf, die sich „Seefahrt“ nennt.

Was für eine Bewandnis hat es mit dieser Gilt? Das Stift Buchau hatte neben seinen althergebrachten Sonderrechten beim Fischfang im Federsee und dem Wasserrecht auf die Vollochmühle am Ausfluß des Sees, welches 1442 beim Kauf des Dorfes Kanzach mit der Vollochmühle vom Stift erworben worden war, noch ein weiteres uraltes Recht auf dem Federsee. Es war das Monopol für den Fährverkehr nach Oggelshausen.

Um die Bedeutung dieses Vorrechtes beurteilen zu können, muß man sich die geographischen Verhältnisse des Federseebeckens, wie sie im Mittelalter herrschten, vergegenwärtigen.

Die offene Wasserfläche war viel größer als heute und erstreckte sich vor allem weiter nach Norden, Westen und Süden. Im Norden reichte der See bis gegen Alleshausen, im Südwesten berührte er den Stadtrand von Buchau bis hin zum Plankental, und im Südosten hätte er die Trasse der heutigen Straße von Buchau nach Oggelshausen um ein Beträchtliches überschritten.

Darüber hinaus waren weite Teile der damals bereits verlandeten Seefläche versumpft und mit dichtem Schilfdschungel bedeckt. Wer also zu Land von Buchau nach Oggelshausen, Tiefenbach oder Seekirch gelangen wollte, mußte große Umwege in Kauf nehmen und damit auch notgedrungen immer wieder fremde Herrschaftsgebiete durchqueren. Das dauerte in der Regel lange und konnte teuer, wenn nicht gar gefährlich werden.

Offensichtlich wurde daher schon früh ein Fährbetrieb eingerichtet, um die Verbindung mit den stiftischen Untertanen in den Gemeinden des Federsee-Ostufers herzustellen. Über die Anfänge wissen wir nichts; aber bereits im Jahre 1267 wird in einer Urkunde Cuno von Ogoltshusen, genannt der Ferge, erwähnt. Dann bleibt es über 100 Jahre still um den Fährbetrieb am Federsee. Allem Anschein nach war aber das alleinige Recht des Stifts auf die Verleihung des Fahr nicht unumstritten.

Der Beweis dafür ist ein Streit zwischen dem Stift Buchau und der Gemeinde Oggelshausen, welcher im Jahre 1405 geschlichtet wurde. Bei der Verhandlung war Oggelshausen durch Eberhard von Freyberg zu Achstetten vertreten, weil dieser Pfandinha-

ber der Herrschaft Warthausen war, zu der Oggelshausen seinerzeit gehörte. Schiedsrichter war Hans Truchseß zu Waldburg. Er erkannte, „daß die Äbtissin die bessere Kundschaft habe und daß niemand anders herüberführen solle Leute oder Gut, als wem sie das Fahr leihe; dieser aber soll führen, wen oder was er will.“

Damit war der Versuch Oggelshausens gescheitert, das stiftseigene Fahr-Recht anzugreifen. Das Lagerbuch von 1477 weist aus, daß der Inhaber des Fahrs die Untertanen des Stifts umsonst zu führen, außerdem zweieinhalb Pfund Heller und 2 Fischdienste zu geben hatte. Mit dieser Vorschrift des Stifts, die Untertanen umsonst zu führen, ist nun auch der Bezug zu der eingangs erwähnten Abgabe „für die Seefahrt“ hergestellt: Zwar war die Fahrt selbst frei; mit seiner jährlich zu entrichtenden Gilt hatte trotzdem jeder sein Scherflein für den Betrieb der Federseefähre beizusteuern.

Dann hören wir fast 200 Jahre lang wieder nichts mehr über das Fährwesen am See. Dennoch scheint es gerade während dieser Zeit der Herrschaft Warthausen gelungen zu sein, an den Rechten des Stiftes Buchau bezüglich des Fährbetriebes zu partizipieren.

Am 23. September 1660 tritt nämlich Leopold Schad zu Mittelbiberach, Herr zu Warthausen, die See- und Überfahrt und das dazu gehörige Gütle zu Oggelshausen „mit aller Ein- und Zugehörd“ und der Frondienste entledigt, an das Stift ab. Der Inhaber wurde dem Stift leibeigen „mit allem Recht und Gerechtigkeit“.

Bei dem erwähnten „Gütle“ handelt es sich um das kleine „Straubengut“, das Eberhard Brandenburg aus Biberach im Jahre 1438 von Thomas Straub, in Tiefenbach gesessen, gekauft hatte. Dieser sogenannte Brandenburgerhof war noch 1450 Stift Buchauer Lehen gewesen. In den darauffolgenden Jahrzehnten muß er dann seinen Besitzer gewechselt haben. Wann diese Veräußerung „mit allem Recht und Gerechtigkeit“ stattfand, ließ sich nicht feststellen. Der Name des Hofes wird erst wieder bei der oben erwähnten Rückerwerbung im Jahre 1660 genannt. Er war auch noch bei der Aufhebung des Stiftes im Jahre 1802 als einziger Besitz im Oggelshausen in dessen Hand.

Inzwischen hatte sich auch der See verändert.

Im 18. Jahrhundert war die Verlandung am Buchauer Ufer so weit fortgeschritten, daß dort ein Fährkanal angelegt werden mußte, um ein Durchfahren des Sumpfgeländes zu ermöglichen. Diese Fahrwinne ist auch heute noch erkennbar und wird „Seegraben“ genannt. Im offenen Wasser konnte wegen der immer geringer werdenden Tiefe ebenfalls nicht oh-



Die Karte aus dem Jahr 1787 zeigt den Fahrkanal durch das Sumpfgebiet am östlichen Stadtrand von Buchau.

ne weiteres in direkter Linie gefahren werden. Vielmehr mußte vom Anlegeplatz, der in der Nähe des heutigen Federseemuseums lag, erst ein Stück weit in nördlicher Richtung gefahren werden, bevor der Ferge Oggelshausen ansteuern konnte. Auf einer Karte aus dem Jahre 1787 (im Federseemuseum zu Bad Buchau und im Staatsarchiv Sigmaringen) ist der Fährkanal durch das Sumpfgebiet am östlichen Stadtrand vom Buchau eingezeichnet (Abbildung 1); eine andere von 1760 (ebenfalls im Staatsarchiv) zeigt die Fahr-Route der Fähre im See.

Es kann gar kein Zweifel daran bestehen, daß die laufend zunehmende Erschwerung des Fährbetriebes – neben anderen wichtigen Gründen – den Wunsch nach einer Landverbindung zwischen Buchau und Oggelshausen wach werden ließ und so zu einem der Motive für die Federseefällung wurde. Dieser Wunsch wurde dann auch in den Jahren 1790 und 1791, kaum daß der See bei der 1. Fällung durch Tieferlegung des Ausflusses um 3 Schuh abgesenkt worden war, in Form der Straße von Buchau nach Oggelshausen realisiert. Nachdem diese Straße durch das Ried 1791 fertig und damit befahrbar geworden war, wurden die Seefahrtsrechte aufgehoben und die Seefahrten gegen Gebühr bzw. die

Beförderung jedweder Art auf dem Federsee verboten.

An die Stelle der Schiffsgebühren trat ein Wegezoll, der für die Benützung der neuen Riedstraße erhoben wurde. Bei dieser Gelegenheit soll ein an sich unbedeutendes Randereignis nicht unvermerkt bleiben:

Anläßlich der Beendigung der Straßenbauarbeiten im Ried veranstalteten die beteiligten Arbeiter und Tagelöhner unter sich ein geselliges und feuchtfröhliches Beisammensein. Die Begeisterung und Freude über den gelungenen Abschluß der jahrelangen Anstrengungen veranlaßte einen der Arbeiter, einige Freudenschüsse abzufeuern. Dabei war er sich wohl nicht bewußt, daß in Buchau das Schießen bei Hochzeiten, Taufen und anderen Festen ohne obrigkeitliche Erlaubnis nicht gestattet war. Und eine solche hatte er nicht.

Als Strafe für allfällige Gesetzesbrecher waren für Ledige 15 Streiche „ad posteriora“ (also auf die Sitzfläche) und für Verheiratete 10 Reichstaler (damals 15 Maurertagelöhnen entsprechend) festgesetzt. Mit dem prompten Vollzug der Strafe – der Delinquent war Angehöriger des Ledigenstandes – war der Straßenbau durch das Ried abgeschlossen.

Federsee-Motor-Schiffahrt.

Hierdurch machen wir höfl. darauf aufmerksam, daß unser

Motorschiff jederzeit fahrbereit

ist und dem verehrl. Publikum wunschgemäß zur Verfügung steht. Von nun ab können außer den Rundfahrkarten auch direkte Karten nach Tiefenbach gelöst werden. Fahrpreis für einfache Fahrt 35 Pfg., Hin- und Rückfahrt 60 Pfg.

Kommenden Sonntag den 9. ds. und am Jahrmarkt den 11. ds. verkehrt das Motorschiff regelmässig zwischen Buchau und Tiefenbach.

Bestellungen auf das Motorschiff zu Extra-Gesellschaftsfahrten (bis zu 10 Personen per Stunde Mk. 6.—) erbitten wir mindestens 1 Stunde vor gewünschtem Fahrtbeginn.

Federsee-Motorschiffahrt-Gesellschaft Direktion: Albrecht Klenk.

Federsee-Motorschiffgesellschaft im Jahre 1910

Erwähnenswert ist außerdem noch, daß bereits vor diesem Straßenbau durch das Ried nach Oggelshausen ein Fußweg dorthin angelegt worden war. Das geschah in den Jahren 1785 und 1786. Der Weg mußte über weite Strecken auf geflochtenen Faschinen fundamntiert werden, weil der Untergrund zu wenig tragfähig war. Er scheint aber — seine erste Planung geht bis auf das Jahr 1751 zurück — nicht befriedigt zu haben, weil schon mit dem Straßenbau begonnen wurde, bevor die Kosten für den Fußweg bezahlt waren.

Wenn von Seefahrtsrechten auf dem Federsee gesprochen wird, darf aber auch die Freie Reichsstadt Buchau nicht unerwähnt bleiben. Sie verlieh ebenfalls die Seefahrt, d. h. das Recht, die über den See passierenden Personen zu führen. Weil nun die Fahrt nach Oggelshausen dem Stift vorbehalten war, werden die reichsstädtischen Fergen wohl die übrigen Federseeorte angefahren haben. 1716 waren es 5 Schiffer, von denen jeder jährlich für sein Recht 40 Kreuzer zu entrichten hatte. 1751 waren es nur noch 4 bei einer in der Zwischenzeit erhöhten Abgabe von je 90 Kreuzern.

Im Jahre 1506 hatten die städtischen Fergen zwei Bootsgrößen zur Verfügung, wobei der eine Typ etwa doppelt so groß war wie der andere. Die größeren Kähne hießen damals Segeschiff, die kleineren Reinschiff. Es darf jedoch angenommen werden, daß beide Bootsarten nur verhältnismäßig bescheidene Ausmaße hatten, weil die Verhältnisse auf dem See, insbesondere das flache Wasser, rentable Größen ganz einfach nicht zuließen. Die geringe Höhe der jährlichen Abgaben von je 40 bzw. 90 Kreuzern, die die städtischen Fergen zahlen mußten, spricht

ebenfalls für einen nur mäßigen Umfang des Fährbetriebes.

Der Versuch einer Bewertung dieser uralten Seefahrtsrechte auf dem Federsee kann ohne Blick auf die Karte mit den Besitzungen des Freiweltlichen Damenstiftes Buchau nicht erfolgen. Dabei wird deutlich, daß weitaus der größte Teil diesseits, also westlich des Federseebeckens, liegt. Das läßt Rückschlüsse auf die Politik des Stiftes zu, wenn es darum ging, Herrschaftsgebiete bzw. Rechte zu erwerben. Naturgemäß spielen bei einer solchen Politik sehr viele unterschiedliche Gesichtspunkte und Beweggründe mit herein. Eines aber dürfte sicher sein: Sowohl der stiftische als auch der städtische Fährverkehr waren zu leistungsschwach, um für Buchau ein Hinterland jenseits des Federsees zu erschließen. Im Waren- und Personenverkehr sind beide über die unbedeutende Unterstützung einer rein lokal orientierten Bedarfsdeckung nicht hinausgekommen. Als dann durch die 1. Federsee-Fällung und den Straßenbau durch das Ried zum Ostrand des Federseebeckens bessere Voraussetzungen für mögliche Aktivitäten auch in dieser Richtung geschaffen wurden, war es bereits zu spät: 11 Jahre danach war das Freiweltliche Damenstift aufgehoben und Buchau auch nicht mehr Freie Reichsstadt. Nun hören wir wieder mehr als 100 Jahre nichts über den Verkehr auf dem See.

Die Gründerjahre zu Beginn des 20. Jahrhunderts bringen Bewegung und Betriebsamkeit an den Federsee. Das Interesse an der Natur war erwacht. Begünstigt durch begeisterte Naturfreunde und den vor dem 1. Weltkriege herrschenden Wohlstand, ging man daran, den Federsee touristisch zu erschließen.

Dies geschah zum einen durch den Bau des ersten Steges, der im Frühjahr 1911 fertig wurde, zum anderen durch die Gründung der Federsee-Motorschiffahrt-Gesellschaft im Jahre davor (Abbildung 2).

Die Gesellschaft ließ ein hölzernes Boot mit einem Fassungsvermögen von 10 Personen bauen. Durch die Installierung eines Benzinmotors avancierte es zum „Motorschiff“. Beabsichtigt war, das Motorboot sowohl als Personenfähre zwischen Buchau und Tiefenbach verkehren zu lassen, als auch Rundfahrten auf dem See durchzuführen. Dabei war das Erreichen und Verlassen der Anlegestelle auf Buchauer Seite allein schon eine feuchte und abenteuerliche Sache, denn der eigentliche Federseesteg war ja noch nicht fertig. So war man gezwungen, den Steg für die Fischerboote im Kanzachkanal zu benutzen, was selten ohne nasse Füße abging, weil der Zugang zu diesem häufig entweder schadhafte war oder unter Wasser stand. Am gegenüberliegenden Ufer bei Tiefenbach sah es nicht besser aus.

Dennoch stellte das Motorboot am Federsee in der damaligen Zeit eine Sensation ersten Ranges dar, schon auch deswegen, weil es erst 24 Jahre her war, seit Gottlieb Daimler das erste Motorboot der Welt gebaut hatte. Es zeigte sich aber schon bei den ersten Fahrten, daß nicht nur der Zugang zur Boots- liegestelle mitunter beschwerlich war, sondern häufig genug auch die Fahrt selbst. Dies vor allem wegen der üppig wuchernden Wasserpflanzen, dann aber auch wegen der Untiefen und Schlamm- bänke, die je nach Wasserstand mehr oder weniger hinderlich waren. Hinzu kamen noch die Drahtreusen der Federseefischer.

Die Mitnahme von Rudern im Motorboot war daher in jedem Falle mehr als nur eine Vorsichts- maßnahme, oft ganz einfach eine Notwendigkeit, um die Anlegestelle zwar schweißtriefend, aber doch immerhin überhaupt wieder erreichen zu können. Baggerungen beim Bootssteg im Kanal und die Herstellung eines befestigten Zuganges dorthin wur-

den in Aussicht genommen, ebenso der Bau einer Bootshalle am Buchauer Ufer und eine Anlegestelle bei Tiefenbach.

Der Fähr- und Rundreisebetrieb kam im Ersten Weltkrieg zum Erliegen und wurde erst 1931 für 2 Jahre nochmals aufgenommen. Dieses Mal verwendete man - durch Erfahrungen gewitzigt - nicht wieder ein großes schweres Boot mit stationär eingebautem Antrieb, sondern ein etwas kleineres und leichteres mit einem 4-PS-Außenbordmotor, der bei Bedarf - und daran war kein Mangel - angehoben werden konnte, um die Schraube vor Schaden zu bewahren. Dergestalt dauerte eine Fahrt von Buchau nach Tiefenbach je nach der Anzahl der Hinder- nisse 12 bis 15 Minuten.

Inzwischen war der Zugang zum Buchauer Ufer in ordentlichen Zustand versetzt. Dafür gab es dann am Tiefenbacher Ufer nach wie vor die schon fast obligaten nassen Füße. Kein idealer Zustand also, und ohne Zweifel mit ein Grund dafür, daß auch diese einstweilen letzte Fährverbindung von Buchau zur Ostseite des Federsees relativ wenig frequentiert wurde. Hinzu kam, daß sie ja nicht regelmäßig und nach Fahrplan verkehrte, sondern nur, wenn die Bootsbesitzer Zeit hatten und zur Stelle waren.

Wer also von Buchau in eine der Gemeinden jenseits des Sees wollte, zog - ob nun zu Fuß, per Fahrrad, Motorrad oder Pkw - den sicheren Weg auf der Landstraße der unsicheren und abenteuerlichen Reise auf dem Federsee vor. Die Zeiten, wo der Fährbetrieb auf dem See einem dringenden Bedürfnis der Bevölkerung diente, waren endgültig vorüber.

Literatur:

1. Oberamtsbeschreibung Riedlingen 1827
2. Oberamtsbeschreibung Riedlingen 1923
3. Joh. Ev. Schöttle: Geschichte von Stadt und Stift Buchau, Waldsee 1884
4. W. Staudacher: Die Verlandungsstadien des oberschwäbischen Federsees, Schussenried 1928