

Überlingen – Stadt am See

jedoch die jüdische Einwohnerschaft Überlingens nicht von Diskriminierung und Verfolgung durch ihre christlichen Mitbürger verschont. Die jüdische Gemeinde verlor 1332 und dann vor allem im Jahr 1349 bei schweren Pogromen einen Großteil ihrer Mitglieder; ihr Vermögen und ihr Besitz gingen an die Stadt und die Synagoge wurde niedergebrannt. Auch der jüdische Friedhof wurde zerstört und die aus Molasse-Sandstein angefertigten Grabsteine zum Teil als Baumaterial für das gotische Münster verwendet. Sie wurden bei den Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts im Münster durchgeführten Restaurierungen gefunden und stellen neben einem Ulmer Grabstein von 1243 die ältesten jüdischen Grabdokumente in Baden-Württemberg dar. Das Existenzrecht der jüdischen Gemeinde in Überlingen endete im Januar 1431, als die Stadt zusammen mit Ravensburg und Lindau beschloss, keine jüdischen Mitbewohner mehr in ihrer Mitte zu dulden. Wie Quellen aus dem gleichen Jahr belegen, löste sich die jüdische Gemeinde in Überlingen endgültig auf, es wohnten ab 1431 keine Juden mehr in der Stadt.

BB

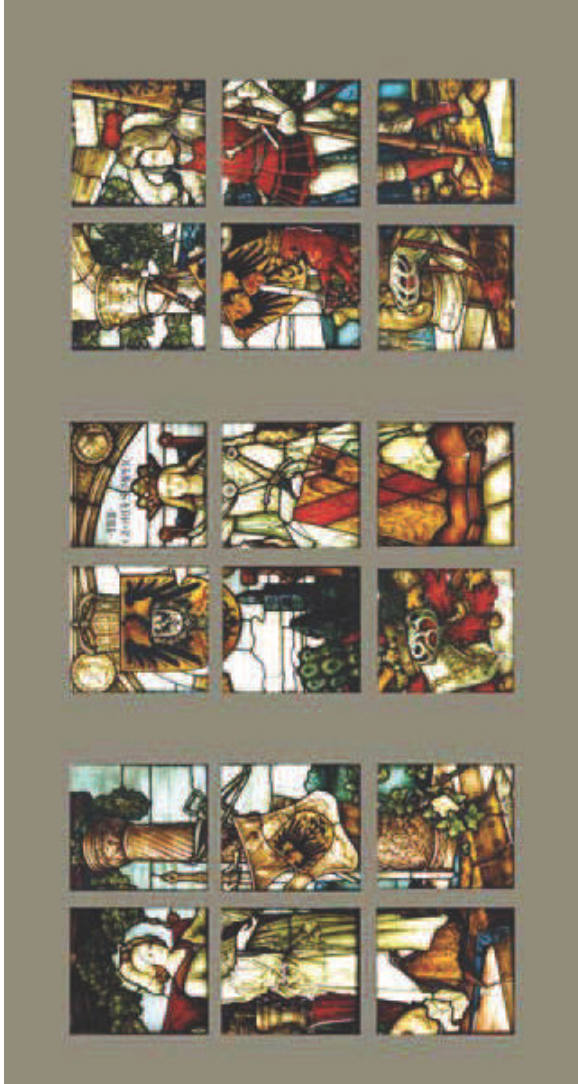
Im 13. Jahrtausend v. Chr. begann die Besiedlung des Bodenseegebiets. Spätestens seit der Jungsteinzeit (ab 4200 v. Chr.) wurde der See mit Einbäumen befahren. Wohl ab dem 2. Jahrhundert v. Chr. kamen für schwere und sperrige Güter sowie Personengruppen flachbodige Plankenschiffe zum Einsatz. Mit einem Rahsegel versehen, blieben sie u. a. als „Lädine“ bis ins 19. Jahrhundert gängig.

Seit 15 v. Chr. war die wegen ihrer Lage zwischen Rhein und Donau militärisch wichtige Region Teil des römischen Reichs. Um Truppen verlegen und Handel treiben zu können, legten die Römer neue Straßen an und verbesserten Routen, die sie vorfanden. Das von ihnen geschaffene Straßennetz blieb auch nach ihrem Abzug Mitte des 3. Jahrhunderts erhalten.

Mit dem Entstehen des überregionalen Handels und der Märkte entwickelte sich der See seit dem 10. Jahrhundert zu einer Verkehrs- drehscheibe: Auf Straßen aus dem Landesinneren kamen Marktsucher, Pilger, Kaufleute und Gewerbetreibende zu Fuß, Pferd oder in Kutschen, Güter aller Art auf Ochsen- oder Pferdewagen in die Marktflecken und Städte mit ihren Schiffsländen am See. Zumeist Segelboote brachten sie auf festen Routen zu ihrem Bestimmungsort, von wo aus sie den Weg zu Land fortsetzten.

Das aus einer alemannischen Siedlung hervorgegangene, 770 erstmals als „Iburinga“ urkundlich erwähnte Überlingen war seit dem späten 12. Jahrhundert ein von kaiserlichen Privilegien geschützter Handelsplatz. Es erhielt um 1180 von Friedrich Barbarossa das Marktrecht. Im frühen 13. Jahrhundert von dessen Nachfolger Friedrich II. das Stadtrecht. 1547 bestätigte Karl V. das Marktprivileg und bestimmte, dass im Umkreis von 15 Kilometern kein weiterer Markt abgehalten werden dürfe.

Überlingen war die erste Stadt in Oberschwaben, wo sich die nicht dem Patriziat angehörenden Handwerker in Zünften organisierten. Während es anderswo zu Aufständen kam, wurde in Überlingen 1298 das neue Stadtrecht friedlich eingeführt. Mehrfach überarbeitet, galt es bis 1802. Die Stadtadeligen bildeten die 1423 erstmals erwähnte „Gesellschaft der Löwen“, aus der im 17. Jahrhundert die „Löwenzunft“ wurde.



Die Zünfte nahmen die Interessen der jeweiligen Handwerke(r) nach innen und außen wahr. Mit dem Stadttadel regierten und verteidigten sie die Stadt. Bis in die frühe Neuzeit gab es sieben Zünfte, die meist verschiedene Handwerke zusammenfassten: Rebleute, Küfer (auch alle holz- und metallverarbeitenden Berufe, Maler, Maurer, Steinmetzen, Glaser und bis 1482 Schiffsleute), Schneider (auch Kürschner, Weber, Färber und Textilhändler), Schuhmacher (auch Krämer, Merzler [Händler], Sattler, Säckler und Seiler), Gerber (aufgelöst 1482), Fischer (gegr. 1482, Fischer, Schiffsleute und Gerber), Bäcker (auch Müller und Salzhändler) und Metzger (auch Scherer, Bader und bis 1482 Fischer). Die Zünfte der Rebleute und Küfer waren die stets mitgliederstärksten.

Das Zusammenfassen von Handwerken sowie die „Zunftverschiebungen“ im Jahr 1482 und später waren nötig, weil jede Zunft für die Verteidigung eines Abschnitts der Stadtmauer zuständig war und es dafür einer Mindestzahl an Mitgliedern bedurfte.

Vor allem der Handel mit Wein aus eigenem Anbau und mit Getreide aus dem Landesinneren sowie mit Salz aus Bayern machten Überlingen zu einer wohlhabenden Stadt. Grund für den nachhaltigen Erfolg war ihre Lage an der schmalsten Stelle des Bodensees, über den es eine Fährverbindung gab, und das Zusammentreffen von drei Straßen: Die

eine verband Überlingen über Nesselwangen mit Stockach, die zweite über Pfullendorf mit Ulm, die dritte über Hattenweiler (Heiligenberg) mit Ostrach.

Korn, das auf dem Überlinger Markt gehandelt wurde, ging in die Schweiz und ins Rheintal, Händler aus den Kantonen Basel, Solothurn, Bern, Luzern, Graubünden und St. Gallen, aus dem Bregenzerwald und dem Allgäu sowie aus Lindau und Konstanz besuchten den Überlinger Markt. Ein Großteil des in Überlingen produzierten und gehandelten Weins ging nach Oberschwaben, ins Allgäu, nach Vorarlberg und in die Schweiz. Überlinger Spitzenjahrgänge fand man aber auch am Kaiserhof.

Um 1600 hatte Überlingen mit knapp 270 Hektar Weinanbaufläche und einer Jahresproduktion von bis zu fünf Millionen Litern, die man in mehr als 100 Torkeln presste, das größte Rebwerk am Bodensee. Zu ihm gehörten u. a. auch Hagnau und Immenstaad. Der Anbau von Wein war annähernd doppelt so ertragreich wie der von Getreide. Bis zum frühen 19. Jahrhundert reduzierte sich die Weinanbaufläche auf rund 100 Hektar, vor allem zugunsten des Obstanbaus.

Eine grundlegende Veränderung für Verkehr und Handel brachte das seit 1824 auf dem Bodensee verkehrende Dampfschiff, das z. B. die für Überlingen so lukrative Fährverbindung zum gegenüberliegenden Ufer überflüssig machte. Die Eisenbahn, die ab 1850 nach und nach die wichtigen Orte am See erreichte, revolutionierte das Transportwesen zu Lande und zog den Waren- und Personenverkehr zunehmend an sich. Überlingen wurde 1895 an das Schienennetz angeschlossen. Weitsichtig war die Entscheidung, die Trasse der 1901 fertig gestellten „Gürtelbahn“ von und nach Friedrichshafen durch zwei Tunnels unter der historischen Stadt hindurchzuführen.

TH