

Von Lindauer Kornhäusern, dem Getreidehandel, der Schranne und ihren Arbeitern

Schrankenarbeiter gründeten 1851 erste Gewerkschafts-Vorläuferorganisation im Öffentlichen Dienst Lindaus

Die zähen Lohnverhandlungen der städtischen Lindauer Schrankenarbeiter vom Jahre 1840 hatten diesen erneut gezeigt, wie hartnäckig sie um den Erhalt ihres Verdienstes mit der Stadt und diese wiederum deswegen mit der neuen noch privaten Bodensee-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft verhandeln mussten. Im Jahre 1851 gründeten sie gleich zwei eigene Unterstützungsvereine, frühe Vorläuferorganisationen der späteren Gewerkschaften des Öffentlichen Dienstes samt deren Unterstützungskassen vor Ort.



Die große Fahne der Lindauer Schrankenarbeiter (Ausschnitt) mit den abgebildeten Werkzeugen, welche diese am 12. Oktober 1856 beim Umzug der Lindauer Gewerbebezüge zur Enthüllung des Maxdenkmals anlässlich der Vollendung der Umbauarbeiten des Lindauer Hafens erstmals öffentlich zeigten. Original im Stadtmuseum; Foto: Schweizer.

Getreidemesser Rupprecht Adam Schlachter, Tagelöhner Andreas Helmensdorfer und Fischer Johann Fuhrmann meldeten dem Magistrat der Stadt Lindau auf den 14.

April 1851 die Gründung eines Unterstützungsvereins für das Lade- und Hilfspersonal sowie einen Krankenunterstützungsverein für die Lindauer Schranken-Arbeiter an. Zweck der beiden Organisationen war die „Unterstützung der Vereinsmitglieder im Falle der Erkrankung oder Verunglückung im Dienste“.¹



Der Lindauer Schrankenplatz 1852, Aquarell von Friedrich Eibner. Links mit Vordach das große südliche Kornhaus, welches 1903 durch den „Neuen Closmenbau“, heute Oberer Schrankenplatz Nr. 6, ersetzt wurde. Rechts ein kleinerer Schrankenstadel zwischen dem und der Peterskirche noch das mittelalterliche Closmengebäude der Beginen samt Kamin erkennbar ist. Original im Stadtmuseum Lindau, Repro: Sammlung Schweizer.

Der Lindauer Getreidehandel reicht bis ins Mittelalter zurück. Sein Mittelpunkt befand sich rund um sowie in die Peterskirche am Oberen Schrankenplatz. Karl Martin skizzierte dies in seinem Grundlagenwerk zum Lindauer Getreidehandel 1982 u.a. folgendermaßen: „Die Bezeichnung Schranne taucht in Lindau erst 1807 zu Beginn der bayerischen Herrschaft auf, vorher hieß sie, wie in ganz Südwestdeutschland, ohne erkennbaren sachlichen Unterschied Kornmarkt. Diese Bezeichnung weist auf den ursprünglichen Zusammenhang mit dem Wochenmarkt hin, der ja hier [in Lindau, K.S.] am gleichen Tag, einem Samstag stattfand (...) Die Lage der Schranne im nordwestlichen Teil der Insel, vom heutigen Hafen abgelegen, ist historisch bedingt (...) Die Transporte der Früchte, das Ausmessen und eine allenfallsige weitere Behandlung erforderten Räume und Gerätschaften, die auf einem Wochenmarkt nicht mehr unterzubringen waren. Zudem wird ein Kornmarkt selten

ganz geräumt. Das erfordert ein eigenes Kornhaus, das als Lagerhaus von Markttag zu Markttag aber auch als Vorratshaus bei guten Ernten und für schlechte Zeiten diente. Das feuchte Bodenseeklima veranlasste, sich von den Scheunen des Landes ein Kennzeichen zu entlehnen: ein weit hinausgezogenes Dach, manchmal auch nur in halber Höhe angesetzt, unter dem vom Wetter ungestört geladen werden konnte; auch der Kornmesser konnte mit seinen Kornständen [hölzerne Getreidewannen, K.S.] arbeiten. An das Erdgeschoss waren die Müllerläden angebaut, kleine Gelasse, deren Läden am Markttag heruntergeschlagen waren und als eine Art Podium zum Aufsetzen der Kornsäcke dienten. Aussehen und Gebäude wechselten im Laufe der Zeiten, es gab mehrere Kornhäuser und Kornschütten, auch private (...)



Heimtransport des eingekauften Getreides vom Lindauer Schrankenplatz Mitte des 19. Jhd. Links unterhalb des Diebsturms befinden sich zur alten Stadtmauer hin (heute die Zeppelinstraße) ein weiteres Kornhaus plus die „Alte Metzg“, heute die beiden Häuser Oberer Schrankenplatz Nr. 2 und 4; Lithographie von Julius Greth, Repro: Sammlung Schweizer.

Dementsprechend steht auch an der Ecke Schrannengasse [zwischen Schafgasse und Oberem Schrankenplatz, K.S.] das unserer Zeit noch bekannte Korn- und Haberhaus (später zum ‚Lindenheim‘ umgebaut). Früher schaute dieses Haus auf den Kornmarkt, den späteren Schrankenplatz. Zwischen Haberhaus und Gasthof Lamm war die Kornmeisterwohnung mit dem Kornstüblein eingebaut. Von dieser Zentrale aus konnten Kornmeister und Kornmarktverseher den ganzen Betrieb überblicken. (...) Die soziale und wirtschaftspolitische Funktion der Schranne, Stadt und Territorium zu versorgen und diese Versorgung zu überwachen, führte zur Schaffung eines eigenen Bezirkes, der schwer zu verlegen war...“.²

1736 hatte der Rat der Stadt eine neue Schrankenordnung für die städtischen Getreidelager- und Handelshäuser erlassen, welche erst in der bayerischen Zeit Lindaus im Jahre 1860 durch eine überarbeitete ersetzt wurde.



Lindauer Schrankenarbeiter im Jahre 1866 auf einer der ersten Fotografien Lindaus überhaupt. Original im Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.

Die Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte ab 1840 in Konkurrenz zur Friedrichshafener Dampfschiffsgesellschaft Jahre lang versucht, den Lohn der Kornkarrer in Lindau von bisher 9 Kreuzer auf nur noch 6 herabzusetzen, allerdings ohne Erfolg. Von den 92 Beschäftigten bei der Lindauer Schranne im Jahre 1843 lebten 42 auf der Insel und 50 in den Festlandsgemeinden des Umlandes.³

Ab 1844 versuchten der Lindauer Handelsstand zusammen mit der Leitung der Dampfbootgesellschaft AG, die herrschende Oberschicht der Stadt, Jahre lang durchzusetzen, dass die städtischen Schrankenarbeiter auch an den Sonntagen zu arbeiten hätten. Mit Unterstützung Lindauer Pfarrer sowie Gutsbesitzer Eibler vom Ziegelhaus in Reutin konnte der Kompromiss erzielt werden, dass wenigstens während der sonntäglichen Gottesdienste die Arbeit zu ruhen habe.⁴

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Augsburg und München nach Lindau im Jahre 1854 wuchs der Arbeitsumfang auf Lindaus Schranne durch Getreidelieferungen aus Niederbayern, Norddeutschland, Österreich und später auch Ungarns nochmals gewaltig an. Im Bereich westlich der heutigen Zeppelinstraße wurden 19 zusätzlich große Getreidelagerschuppen errichtet, welche direkt von der Eisenbahn angefahren werden konnten. Bereits 1861 wurden in Lindau zeitweise täglich 120 Getreidewaggons gezählt.⁵



Die alten Lindauer Kornhäuser rechts bei der Peterskirche sowie die neuen Getreideschuppen mit Bahnanschluss westlich der Stadtmauer samt der 1862 mit Eisenbahnschienen errichteten Rollbahn durch den „Inselgraben“ für den Transport des Getreides zum Lindauer Hafen. Stahlstich von P. Pfann und J. Egg, Fotolitho von Dr. C. Wolf et. Sohn, München, 1886. Sammlung Schweizer.

Karl Martin schildert die nötigen baulichen Veränderungen wie folgt: „Die Stadt hatte sich nach Kräften auf eine Steigerung des Schrankenverkehrs eingerichtet. Am Diebsturm war die Stadtmauer schon früher durchbrochen, der Obere Inselgraben vollends aufgefüllt und der Untere gepflastert. Jetzt wurde dort, jenseits der heutigen Zeppelinstraße, allmählich ein ganzes Lagerviertel aufgebaut, das fast bis zum früheren Loserturm reichte. 19 Getreideschuppen wurden gezählt. Das ermöglichte der Schranne immerhin noch eine ihrer wesentlichen Aufgaben, die Lagerung, zu erfüllen (...) [Nun rollte, K.S.] die Weizenflut heran und die Stadt musste sehen, wie sie damit fertig wurde. Das ergab Raumprobleme: wenn Theatersaal, Militärlazarett oder Salzstadel mit Getreide belegt waren, musste man es eben im Freien lagern; Arbeiterprobleme: man musste deswegen in Augsburger Zeitungen inserieren (...) Konjunkturprobleme: Flauten wie 1870, wo gerade sechs Arbeiter beschäftigt waren (wo sind die anderen?); dagegen Hochkonjunkturen wie 1880, wo man 500 Wagenladungen im Freien lagern musste...“⁶

Die städtischen Schrankenarbeiter gliederten sich in Auszieher (Sackleerer), Schütter, Aufheber (Sackzubinder), Ablader (Ladeknechte) und ihre Gehilfen, Kornkarrer, alle unter Kontrolle eines städtischen Schrankenverwalters sowie eines Schrankenmeisters.⁷



Lindauer Schrankenarbeiter am westlichen Oberen Schrankenplatz mit ihrem Arbeitsgeräten samt einer Getreidelore (links) für die „Rollbahn“ zum Lindauer Hafen in den Jahren 1880/1890. Original im Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.

Karl Martin skizzierte deren Arbeitsalltag wie folgt: „An Schrantentagen hat es in dieser Enge wohl ein heftiges Gedränge und Getümmel gegeben. Die Fuhrleute hatten es schwer. Deshalb kamen sie meist in der Woche zur Schranne und luden dort ab, die Ablader standen ja bereit, das Fuhrwerk konnte sofort zurückfahren. Erst am Schrantentag trat der Händler in Aktion, der sich seine Helfer aus dem Schrankenpersonal selbst auswählte und sie auch bezahlte. Nach dem Kaufhandschlag übernahm und bezahlte der Käufer alles weitere, der Lader belud den Wagen des Kornkarrers, sechs Säcke, also etwa 20 Zentner, gingen auf den Pferdekarren. Der kutscherte dann zum Hafen, wo die Lädinen [Lastensegelschiffe,

K.S.] schon warteten. Oft konnte aber erst in der folgenden Woche geladen werden, die Kornsäcke wurden dann unter das Dach gestellt, wenn im Kornhaus kein Platz war, die Schrankenleute mussten abwechselnd für Nachtwache sorgen (...) Das eigentliche Getümmel aber herrschte wohl auf dem ‚Stümpelmarkt‘, (...) vielleicht an den Müllerläden seitlich am Kornhaus. Da fuhrn früh die Gespanne an, Kornstanden [Getreidewannen, K.S.] wurden gefüllt, der Kornmesser maß dem Einzelverbraucher seinen Teil aus. Auf kleinen zweirädrigen Karren wurde das Korn weggeschafft, zum Bäcker etwa oder zum Fuhrwerk eines festländischen Käufers, der irgendwo auf dem (unteren) Schranken- oder Paradiesplatz ausgespannt hatte (...)



Warnung vor den Geleisen der Getreiderollbahn von der Schranne zum Lindauer Hafen im Lindauer Tagblatt vom 2. Juni 1874. Original im Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.

Für 1850 können wir eine Rechnung aufmachen. Der Schrankenmeister erhält ein Einkommen, das sich als Barlohn aus der Stadtkasse (210 fl. Gulden), aus Gerechtsamen (Wohnung, Wirtschaft), Naturallohn (Kehrgetreide) und Schrankenanteil (1 Heller per Scheffel) zusammensetzt und vom Magistrat auf 7.000 fl. Gulden [jährlich, K.S.] geschätzt wird. Der Lader erhält jetzt einen Sacklohn von ½ Kreuzer beim Abladen und 1 Kreuzer fürs Beladen der Kornkarren, Messer und Karrer wie schon erwähnt. Für die Beladung des oben erwähnten Halb-Segners [mittelschwerer Lastensegler, K.S.] mit 300 Sack Korn ergäbe sich ein Fuhrlohn von 7 Gulden 30 Kreuzer. Bei den oben angezeigten Lohnverhandlungen errechnen die Karrer bei 13 – 14 Fahrten à 9 Kreuzer (Arbeitszeit von 15 Uhr bis Nacht) zum Hafen den Einzellohn auf 2 Gulden 6 Kreuzer. Die sechs Lader hätten dann zusammen 300 Kreuzer erhalten. Kornlader und Karrer erhalten ihren Lohn (gegen Abgabe eines Zeichens pro Fahrt) vom Schrankenmeister, bei den Kornladern geschieht dies damals noch gruppenweise am Schluss de Woche...“⁸

Ein Großteil des Lindauer Getreidehandels war seit dem 19. Jahrhundert Transithandel auf Schiffen in die Schweiz. Doch wurde seit Anfang an auch an die Lindauer Bäckereien und jene des Umlandes sowie an festgelegten Tagen auch an örtliche Lebensmittelhändler und Privatkundinnen verkauft. Jahre mit hohen Verkaufszahlen wechselten mit solchen mit niedrigerer Umsatzhöhe ab. Insgesamt aber bot Lindaus Schranne für die dort Arbeitenden ein meist gesichertes Einkommen, für die Getreidegroßhändler eine Möglichkeit sich enorm zu bereichern und für die Stadt eine meist sichere Finanzierungsquelle ihrer Stadtfinanzen. Beispielsweise 1872 aber kam es zu einem vorübergehenden Umsatzrückgang. Getreidegroßhändler aus dem zaristischen Russland hatten damit begonnen, das Getreide der weiten russischen und ukrainischen Getreidefelder per Schiff über das Schwarze und das Mittelmeer bis nach Marseille transportieren zu lassen, um von

dort aus die Märkte auch in der Schweiz zu beliefern.⁹ Getreidehandel war bereits damals ein Teil des entstehenden kapitalistischen Welthandels.



Umbau des östlichen alten Lindauer Kornhauses (Haberhaus“), heute am Oberen Schrankenplatz Nr. 9, dessen Vorgängerbau aus dem Jahre 1380 stammte, welcher 1536 maßgeblich vergrößert und im Jahre 1896 zum „Lindenheim“ umgebaut wurde. Links das ehem. Gebäude des Schrankenmeisters samt „Schrankenstüble“, heute die Westseite des „Gasthauses Lamm“, Original Im Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.¹⁰

Mit Eröffnung der österreichischen Eisenbahnlinie über den Arlberg im Jahre 1884 mit direktem Gleisanschluss in die Ostschweiz ging die Bedeutung der Lindauer Schranne endgültig massiv zurück und mit ihr die jahrelangen Abgaben an die Stadtkasse. Der restliche Handel wurde in die 1911 errichteten neuen städtischen Lagerhäuser beim Heuried mit Gleisanschluss an den erweiterten Reutiner Güterbahnhof verlegt. Die bisherigen Kornhäuser am Oberen Schrankenplatz wurden umgebaut, beispielsweise das große bisherige „Haberhaus“ im Jahre 1896 zum „Lindenheim“, oder sie wurden ganz abgerissen und durch andere, nun Wohnbauten ersetzt.

Der Unterstützungsverein der Schrankenarbeiter mit seinen 184 Mitgliedern im Jahre 1894¹¹ verlor zunehmend an Bedeutung und die vom Ersten Weltkrieg herrührende Hyperinflation 1921 bis 1923 fraß das gemeinsame Geldvermögen restlos auf. Als gewerkschaftliche Interessenvertretung der städtischen Arbeiter aber entwickelte sich als Konkurrenz längst der im Jahre 1872 vom Ladeknecht Josef angemeldete „Unterstützungsverein der Güterlader“¹², welchem 1920 die Lindauer Ortsgruppe des Deutschen Transportarbeiterverbandes folgte, ab 1945 der Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter Lindaus sowie ab 1949 die Gewerkschaft Öffentlicher Dienst, Transport und Verkehr (ÖTV) und seit 2001 die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di.¹³

© Karl Schweizer, www.edition-inseltor-lindau.de, Februar 2021



**Demonstrations-Abschlusskundgebung der Beschäftigten der Asklepios-Klinik Lindau sowie der Gewerkschaft ver.di vom 19. Februar 2010 am Berliner Platz.
Foto: Schweizer.**

Quellen:

¹ Stadtarchiv Lindau, Bayerische Akten, Sign. B-I-134-143 und 143a, Verzeichnis der unpolitischen Vereine der Stadt Lindau.

² Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 13ff.

³ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 45f; Stadtarchiv Lindau, Bayerische Akten, Sign. B-I-700, 702, 671 usw.

⁴ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, Anmerkung Nr. 21, S. 63.

⁵ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 53.

⁶ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 53ff.

⁷ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 40ff.

⁸ Karl Martin, „Die Schranne zu Lindau – Ihre Geschichte seit dem 18. Jahrhundert“, Neujahrsblatt 27 des Museumsvereins Lindau, Lindau 1982, S. 41ff sowie S. 46ff.

⁹ „Schrannen-Verhältnisse“ in Lindauer Tagblatt vom 5.11. 1872.

¹⁰ Werner Dobras/ Christof Spuler, „Lindau in alten Ansichten“, Band 1, Zaltbommel/NL 1986, Bild Nr. 30.

¹¹ „Verein zur gegenseitigen Unterstützung bei Sterbefällen“ in Lindauer Tagblatt vom 29.4. 1894.

¹² Karl Schweizer, „Von Menschen, Maschinen und Sommerfesten – 90 Jahre Lindauer Gewerkschaftskartell 1901 - 1991“, Lindau 1991, S. 26.

¹³ Karl Schweizer, „Von Menschen, Maschinen und Sommerfesten – 90 Jahre Lindauer Gewerkschaftskartell 1901 - 1991“, Lindau 1991, S. 112ff.



Schranne Lindau mit Diebsturm 1847 auf der Randillustration des Lindauer Stadtplanes von J.A. Enderlin. Original im Stadtarchiv Lindau; Repro: Schweizer.



Lindauer Kornköffler als Fasnachtsfigur am Lindauer Narrenbrunnen von 1989 am Unteren Schrankenplatz in Erinnerung an die früheren Schrankenarbeiter und die städtische Schranne.

Foto: Schweizer.