



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee**① Karl Viktor von Bonstetten**

* 3.9.1745 in Bern (Schweiz), † 3.2.1832 in Genf (Schweiz)

Der Schweizer Karl Viktor von Bonstetten war Politiker, Pädagoge und Philosoph.

Auf Reisen freundete er sich auch mit Friedrich von Matthisson (1761-1831) an. Herr Matthisson war als Landschaftsdichter, Stuttgarter Theaterintendant¹ und Geheimer Legationsrat² tätig. An ihn schrieb von Bonstetten einige Briefe. Er berichtete darin von Edward Church, der 1823 am Genfersee erfolgreich sein erstes Dampfschiff (*Guillaume Tell*) baute. Diese Briefe übersetzte Herr Matthisson aus dem Französischen ins Deutsche und leitete sie an das Finanzministerium nach Stuttgart weiter.



Quelle: Unknown
(https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl_Viktor_von_Bonstetten.jpg), „Karl Viktor von Bonstetten“, gemeinfrei, Details auf Wikimedia Commons:
<https://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-old> [22.07.2019].

Quelle:

Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Karl Viktor von Bonstetten](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported](#) (Kurzfassung). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Viktor_von_Bonstetten [22.07.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

1. Unterstreicht in den Textquellen (Q1, Q2) die genannten Eigenschaften und das Verhalten von Edward Church.
2. Erklärt, warum von Bonstetten Edward Church als Erbauer für das erste Dampfschiff auf dem Bodensee vorschlug.
3. Diskutiert darüber, welche Vorteile die Dampfschiffahrt gegenüber der Segelschiffahrt a.) für den Handel b.) für den Reiseverkehr hat.
4. Formuliert eure Vorteile zu Argumenten um: z.B. Die Dampfschiffahrt ist der Segelschiffahrt überlegen, weil ...

¹ Theaterintendant: Leiter eines Theaters, der sich um die künstlerischen, technischen und administrativen sowie wirtschaftlichen Belange kümmert

² Legationsrat: Bezeichnung für eine Position im Auswärtigen Dienst

Quellen zu Karl Viktor von Bonstetten

(Rechtschreibung wurde angepasst)

Q1 Übersetzung der Zitatstellen aus dem Brief vom 27. November 1822 von Friedrich von Matthisson an den Finanzminister von Weckherlin in Stuttgart.

Ihrer Exzellenz

[...]

„Herr Church ist ein liebenswürdiger, reicher und gelehrter Mann. Er hat schon Dampfschiffe auf seine Kosten gebaut. Das Genfer-Schiff kostet 80,000 Livres d[e] F[rance]³ und hält 15 Fuß⁴ im Kiel.

[...] Er [Herr Church] baut auch das Genfer-Boot auf seine Kosten. Ich bin ganz gewiss, dass ihm der Antrag S[eine]r Majestät des Königs angenehm sein wird. [...] Das Genfer-Schiff soll in vier Monaten fertig sein, vermutlich würde das Württemberger nicht mehr Zeit brauchen.“

[...]

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 10 Bü 113 (Quadrangel 1), übersetzt von J. Holland.

Q2 Übersetzung des Briefes von von Bonstetten vom 29. November 1822 an König Wilhelm I. von Württemberg.

„Ich zweifle sehr, dass jemand es wagen würde, ein zweites Boot auf dem Bodensee zu bauen. Dann wäre der Gewinn groß. Die leichte Schifffahrt würde bald allen Handel in Friedrichshafen vereinigen, so dass die Regierung bedeutende Vorteile erlangen müsste. Ich glaube umso mehr an diese Vorteile, weil Church hier alles auf eigene Kosten macht, und doch nicht Waren aufnehmen darf, sondern nur Reisende. Die Regierung von Württemberg muss auch wissen, zu welchem Gebrauch sie das Boot haben will. Ich glaube ein Warenboot u[nd] ein Paketboot haben nicht ganz die nämliche Konstruktion. Man kann auch eine Mittelgattung bauen. In Frankreich schlugen alle Dampfschiffe fehl, nur die von Church nicht. Er allein hat davon sieben auf der Garonne, da man anfangs glaubte, schon sein erstes Boot würde ihn ruinieren. Diese schnelle Kommunikation ver Hundertfacht Handel u[nd] Wandel. Wenn ich reich genug wäre, so würde ich ein Church-Boot auf dem Bodensee übernehmen, so groß sind die Vorteile davon.“

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 10 BÜ 113 (Quadrangel 4), übersetzt von J. Holland.

³ umgerechnet ca. 12.195,92€

⁴ umgerechnet ca. 4,57m



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

② König Wilhelm I. von Württemberg

* 27.09.1781 in Lüben (Schlesien), † 25.06.1864 in Cannstatt

Als Wilhelm I. 1816 auf den König von Württemberg wurde, war Württemberg ein rückständiger Landwirtschaftsstaat, in dem Not und Armut herrschte. Deshalb wanderten auch tausende von Menschen aus.

König Wilhelm I. war sehr daran interessiert die Wirtschaft in seinem Land zu verbessern. Deshalb förderte er im Bereich des Verkehrswesen besonders den Ausbau des Straßennetzes und intensivierte den Schiffsverkehr auf dem Neckar. Er war auch offen dafür ein Dampfschiff auf dem Bodensee bauen zu lassen. Weil er sich davon erhoffte, dass der Handel zwischen Oberschwaben und der Schweiz vereinfacht und vergrößert werden könnte.

Schon früh interessierte sich der König auch für den Bau einer Eisenbahn. Er erhoffte sich davon einen schnelleren Handel.



Quelle: Joseph Karl Stieler
([https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_I._\(W%C3%BCrttemberg\)#/media/Datei:K%C3%86nig_Wilhelm_I._W%C3%BCrttemberg.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_I._(W%C3%BCrttemberg)#/media/Datei:K%C3%86nig_Wilhelm_I._W%C3%BCrttemberg.jpg)), „König Wilhelm I. Württ“, gemeinfrei, Details auf Wikimedia Commons:
<https://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-old> [23.07.2019].

Quelle: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Wilhelm I. Württemberg](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported \(Kurzfassung\)](#). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. [https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_I._\(W%C3%BCrttemberg\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_I._(W%C3%BCrttemberg)) [03.10.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

1. Warum will der König ein Dampfschiff und eine Eisenbahn bauen?
2. Lest euch den Text „Badische Dampferhoffnung: Stefanie“ durch und unterstreicht und beantwortet die folgenden Fragen:
 - *Wer hat das Dampfboot Stefanie gebaut?
 - *Wann wurde mit dem Bau begonnen?
 - *Welche Probleme gab es während und nach dem Bau?
3. Diskutiert, inwiefern die Ereignisse in Zusammenhang mit dem ersten badischen Dampfschiff „Stefanie“ das Vorgehen des württembergischen Königs beeinflusst haben könnte. Formuliert Folgen, die der König für sich daraus zog.

Badische Dampferhoffnung: *Stefanie*

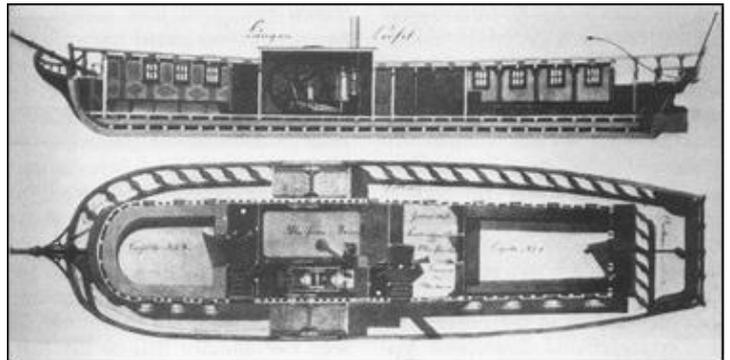
Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die technische Entwicklung nun so weit fortgeschritten, dass der Bau eines Dampfschiffes auf dem Bodensee möglich schien: 1803 erprobte der Engländer Robert Fulton erfolgreich ein kleines Dampfboot, 1816 verkehrte bereits das erste Dampfschiff auf dem Rhein bis Köln.

5 Am Bodensee unternahm 1817 der aus Zürich stammende Tuchscherer Johann Caspar Bodmer (1776-1827) den ersten Versuch ein Dampfschiff zu bauen. Nachdem er sich auf einer Reise nach England über die Schiffsbaukunst informiert hatte, gab er Aktien aus, um damit den Bau eines Schiffes in Auftrag zu geben. Auf dem Schiffmacherplatz im heutigen Konstanzer Stadtteil Petershausen wurde das erste Dampfschiff gebaut.

10 Es lief am 30. September 1817 vom Stapel und wurde auf den Namen „Stefanie“ getauft. Das Schiff wurde in traditioneller Eichenholzbauweise hergestellt. Die Dampfmaschine hatte Bodmer in England bestellt. Die englischen Lieferanten waren aber anscheinend von Bodmers Zahlungsfähigkeit nicht überzeugt, so dass die Maschine nie geliefert wurde. Bodmer

15 setzte daher die nur 2 PS starke Dampfmaschine aus seiner Baumwollspinnerei in das Schiff ein. Mitte April 1818 konnte eine Versuchsfahrt unternommen werden, die jedoch nach wenigen Kilometern kläglich scheiterte.

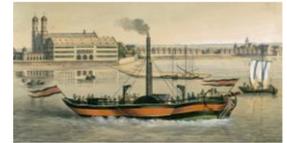
20 Die Offizielle Jungfernfahrt führte am 29. April 1818 von Konstanz nach Meersburg und zurück. Für die zehn Kilometer benötigte die „Stefanie“ vier Stunden. Auf der Rückfahrt versagte die Maschine jedoch und die Passagiere, darunter hochgestellte Persönlichkeiten, mussten zu den Rudern greifen. Nach dieser Panne bekamen die Aktionäre Angst um ihr Geld und wollten Bodmer gefangen nehmen. Er konnte aber nach Württemberg fliehen. Der Volksmund hatte für Bodmers Schiff bereits einen Spottnamen gefunden: „Steh-fahr-nie“.



Skizze des Dampfschiffes „Stefanie“

Nicolaus Hug (<https://de.wikipedia.org/w/index.php?curid=6986161>), „Nicolaus Hug_Stephanie“, gemeinfrei [15.08.2019].

Quelle: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Stephanie \(Schiff\)](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported \(Kurzfassung\)](#). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. [https://de.wikipedia.org/wiki/Stephanie_\(Schiff\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Stephanie_(Schiff)) [03.10.2019].



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

③ Ferdinand Heinrich August von Weckherlin Finanzminister des Königreichs Württemberg

* 23.02.1767 in Schorndorf † 27.07.1828 in Boll

Ferdinand von Weckherlin studierte nicht, interessierte sich aber schon früh für die Naturwissenschaften und das Verwaltungswesen.

Unter dem württembergischen König Friedrich I. wurde von Weckherlin 1811 Staatsrat und richtete Friedrichshafen (ehemals Buchhorn) mit einem Freihafen⁵ ein. Seine Aufgabe bestand darin, den dortigen Speditionshandel zu regulieren und mit der Schweiz über Handelsbeziehungen zu verhandeln.

Unter König Wilhelm I. wurde er 1821 Finanzminister.

Im Vorfeld des Dampfschiffbaus berechnete Weckherlin die möglichen Kosten und stellte Berechnungen über die wirtschaftlichen Gewinne der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee an. Zunächst äußerte er sich kritisch, da er die Existenz der in Friedrichshafen ansässigen Schifferschaft bedroht sah.

Zur Finanzierung wurde eine Aktiengesellschaft gegründet. Dies sind Personen, die Geld in den Bau des Dampfschiffes investierten und dann am Gewinn beteiligt wurden.

Seit dem Mittelalter hatten acht Schiffer in Friedrichshafen das Recht, die Schifffahrt zu betreiben. Zwischen ihnen und der Aktiengesellschaft wurde 1824 ein Vertrag (Q1) abgeschlossen.



Quelle:
Lithografie von Pons 1825 (https://www.leo-bw.de/media/1mz_bildatombank/current/delivered/files/175058.jpg).
„Ferdinand Heinrich August von Weckherlin“, © Landesmedienzentrum Baden-Württemberg [15.08.2019].

Quelle: Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Ferdinand Heinrich August von Weckherlin](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported \(Kurzfassung\)](#). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. https://de.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_Heinrich_August_von_Weckherlin [19.08.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

1. Notiert, was für den Bau eines Dampfschiffes alles bezahlt werden muss, z.B. Holz ...
2. Warum war der Finanzminister zunächst eher gegen den Bau eines Dampfschiffes?
3. Fasst in eigenen Worten zusammen, was im Vertrag mit der Schifferschaft geregelt wird.
4. Diskutiert darüber, ob die Schifferschaft mit dem Vertrag zufrieden war. Notiert euer Ergebnis und begründet es. (Die Schiffer sind /sind nicht mit dem Vertrag zufrieden, weil...)

⁵ Freihafen: Zollfreies Gebiet

Quellen zu Ferdinand Heinrich August von Weckherlin

Q1 Vertrag zwischen der Königlichen Hafendirektion in Friedrichshafen und der Schiffferschaft wegen der Abtretung ihres Schifferrechts, vom 23. März 1824. (gekürzt und Inhalt in eigenen Worten wiedergegeben)

Artikel 1.

Alle Schiffer und deren Ehefrauen verzichten auf ihr Schifffahrtsrecht⁶, welches sie geliehen bekommen haben. Dafür erhalten sie eine lebenslängliche Rente. Die Rente beträgt jährlich 450 Gulden für jeden Besitzer. Wenn der Schiffer stirbt erhält seine Ehefrau, wenn sie auch ein Schifferlehen hatte, bis zu ihrem Lebensende die Rente.

Artikel 2.

Die Aktiengesellschaft kauft den Schiffen alle Schiffe und das Zubehör ab, welches bisher zur Schifffahrt benutzt wurde. Der Preis wird gerichtlich festgesetzt und die Bezahlung erfolgt in bar.

Artikel 4.

Sollte die Dampfschifffahrt nicht fortgesetzt und wieder beendet werden, gilt folgende Regelung: Die Schiffer erhalten ihre Segelschiffe und ihre Schifffahrtsrechte wieder zurück. Dafür wird die Zahlung der festgesetzten Rente beendet.

Übersetzung: Pernwerth von Bärnstein, Friedrich: Die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während der ersten Hauptperiode (1824-1847) unter Benützung amtlicher Quellen. Leipzig 1905, S. 167-168.

⁶ In Friedrichshafen wurde seit der Frühen Neuzeit ein Schifffahrts-Lehen vergeben. Dies war ein nicht-adeliges Lehen, um die Nutzung von Wirtschaftsgütern (Schiffe) und Herrschaftsrechten (Schifffahrtsrechte) an fachkundige Vasallen (Schifferfamilien) zu vergeben. Es handelte sich dabei um ein Schupflehen, welches auf unbestimmte Zeit verliehen wurde und aus dessen Besitz der Lehnsnehmer jederzeit entfernt („geschupft“) werden konnte.



Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

⑤ Schiffermeister Michael Rothmund als Vertreter für die Schiffferschaft in Friedrichshafen

In Friedrichshafen wurde seit der Frühen Neuzeit ein Schifffahrtslehen vergeben. Dies war ein nicht-adeliges Lehen, um die Nutzung von Schiffen und Schifffahrtsrechten an fachkundige Schifferfamilien zu vergeben.

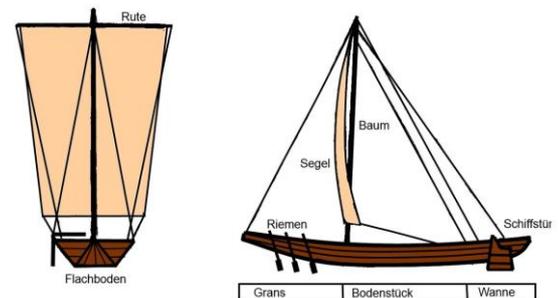
In der Neuzeit wurden mit Lastenseglern (Lädinen) oder dem kleineren Typ Segmer Getreide aus dem agrarischen Oberschwaben und Salz aus Bayern über den See transportiert. Die Segelroute führte über die Haupthäfen Überlingen, Lindau, später auch Buchhorn (heute Friedrichshafen) und Langenargen nach Rorschach (CH). Von dort wurden die Güter bis nach Italien weitertransportiert.

Die Lädinen hatten ca. 90 bis 150 Tonnen Tragkraft. Die Segner konnten bis zu 45 Tonnen tragen und hatten eine Länge von ca. 21m. Gebaut wurden sie ausschließlich aus Eichenholz.

Bei Windflaute musste man entweder rudern, treideln (Schiffziehen) oder am Ufer staken (mit einer hölzernen Stocherstange vom Boden abstoßen), um zum Zielort vorzustoßen. Gegenwind bedeutete, im Hafen abzuwarten, weil das Kreuzen (im Zick-Zack das Ziel anfahren) nicht möglich war. Bei Sturm kam es immer wieder zu tödlichen Unfällen.

Quellen: Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Schupflehen](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported](#) ([Kurzfassung](#)). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. <https://www.mittelalter-lexikon.de/wiki/Schupflehen> [23.07.2019].

Aufbau einer Lädine

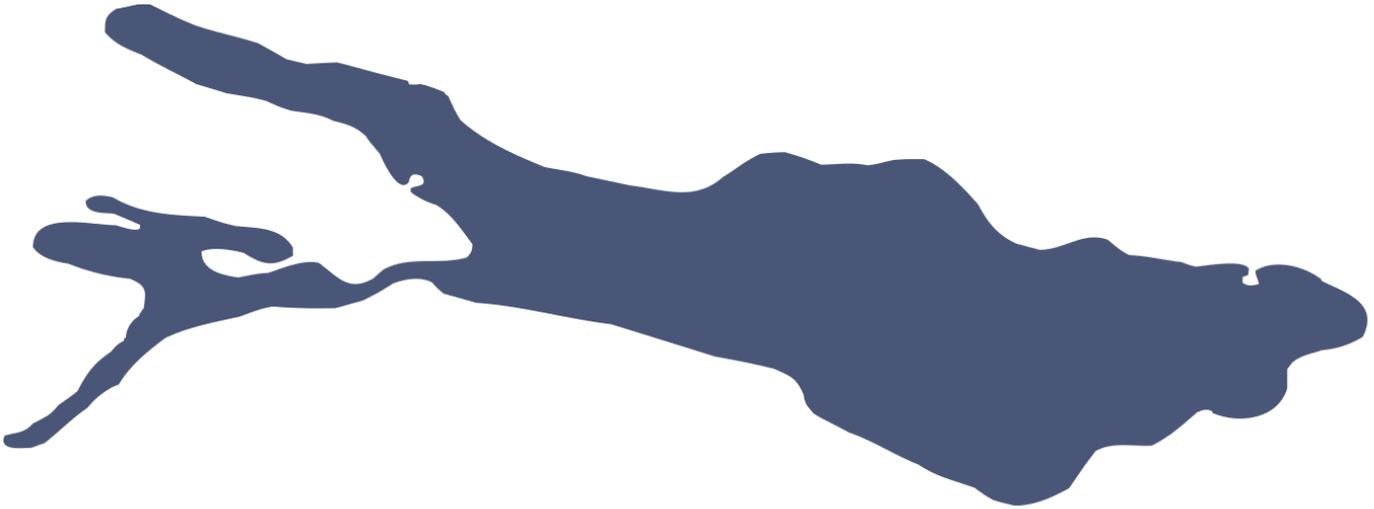


Quelle: Feloscho (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LädineAufbau.jpg>), „LädineAufbau“, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode> [23.07.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

1. Tragt die genannten Schifffahrtsrouten auf dem Bodensee im 18. Jahrhundert in die schematische Karte ein. Recherchiert, wenn nötig, mit dem I-Pad die Lage der Orte.
2. Arbeitet aus Q1 heraus, wie die Schifffahrt organisiert war. Überlegt euch, welche Vor- und Nachteile dies für die Schiffer und die Bevölkerung im Allgemeinen hatte.
3. Damit das moderne Dampfschiff gebaut und eingesetzt werden konnte, mussten zuerst die Schifffahrtsrechte der Friedrichshafener Schifffahrtszunft aufgelöst werden. Die Schiffferschaft lehnte dies ab und verfasste einen Beschwerdebrief an König Wilhelm I. von Württemberg. Formuliert diesen Brief und begründet jedes Argument gegen den Bau eines Dampfschiffes mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit „weil“ eingeleiteter Nebensatz).

Material zu Schiffermeister Michael Rothmund



Quelle: Feistenauer (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bodensee_low.svg), „Bodensee low“, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>. [30.08.2019].

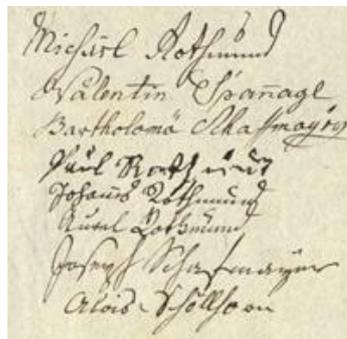
Q1 Rückblickender Bericht des Stuttgarter Finanzministers Weckherlin vom 31. August 1823 (gekürzt und Inhalt in eigenen Worten wiedergegeben)

Die Schifferschaft in Friedrichshafen besteht aus acht Meistern, die alleine das Recht haben, die Schifffahrt zu betreiben. Die Schiffe werden auf gemeinsame Kosten gekauft und genutzt. Jeder Schiffmeister und Schiffsknecht wurde für jede Fahrt und die gearbeitete Zeit bezahlt. Am Ende jeden Monats wurde dann über den Aufwand und den Ertrag der Schifffahrt eine Abrechnung gemacht. Der Gewinn wurde dann unter den Schiffern gleichmäßig aufgeteilt.

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 10 Bü 113 (Quadrangel 1), übersetzt von J. Holland.

Beschwerdebrieff der Schiffer von Friedrichshafen an König Wilhelm I.

*Unterszeichnet von der
Schifferschaft zu Friedrichshafen*



Mihsel Hoffmann
Valentin Spangl
Bartholomäus Chafmayer
Paul Hoffmann
Johann Hoffmann
Karl Hoffmann
Johann Hoffmann
Albrecht Hoffmann

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 221, 4265



Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

⑥ Journalist Johann Buchner vom Schwäbischen Merkur

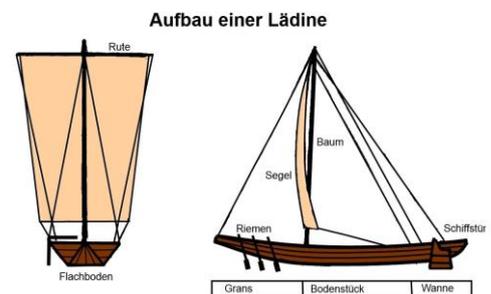
Die Segelschiffahrt auf dem Bodensee

In Friedrichshafen wurde seit der Frühen Neuzeit ein Schiffahrtlehen vergeben. Dies war ein nicht-adeliges Lehen, um die Nutzung von Schiffen und Schiffahrtsrechten an fachkundige Schifferfamilien zu vergeben.

In der Neuzeit wurden mit Lastenseglern (Lädinen) oder dem kleineren Typ Segmer Getreide aus dem agrarischen Oberschwaben und Salz aus Bayern über den See transportiert. Die Segelroute führte über die Haupthäfen Überlingen, Lindau später auch Buchhorn (heute Friedrichshafen) und Langenargen nach Rorschach (CH). Von dort wurden die Güter bis nach Italien weitertransportiert.

Die Lädinen hatten ca. 90 bis 150 Tonnen Tragkraft. Die Gesamtlänge lag bei etwa 32m und die Breite bei etwa 4m. Gebaut wurden sie ausschließlich aus Eichenholz. Für die Strecke zwischen Friedrichshafen und Rorschach benötigte das Segelschiff bei gutem Wetter 7 Stunden.

Bei Windflaute musste man entweder rudern, treideln (Schiffziehen) oder am Ufer staken (mit einer hölzernen Stocherstange vom Boden abstoßen), um zum Zielort vorzustoßen. Gegenwind bedeutete, im Hafen abzuwarten, weil das Kreuzen (im Zick-Zack das Ziel anfahren) nicht möglich war. Bei Sturm kam es immer wieder zu tödlichen Unfällen.



Quelle: Feloscho (<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LädineAufbau.jpg>), „LädineAufbau“, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode> [23.07.2019].

Quellen: Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel [Schupflehen](#) aus der freien Enzyklopädie [Wikipedia](#) und steht unter der Lizenz [Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported](#) (Kurzfassung). In der Wikipedia ist eine [Liste der Autoren](#) verfügbar. <https://www.mittelalter-lexikon.de/wiki/Schupflehen> [23.07.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

1. Vergleicht die Lädine mit dem ersten Dampfschiff. Füllt hierzu die Tabelle (M1) aus.
2. Welche Vorteile hat das Dampfschiff gegenüber dem Segelschiff?
3. Verfasst ein Extrablatt für den Schwäbischen Merkur, in welchem Johann Buchner über die erste Fahrt des Dampfschiffes Wilhelm berichtet. Er vergleicht darin das Dampfschiff mit dem Segelschiff. Außerdem schreibt er darüber, wie sich der Handel und das Reisen rund um den Bodensee durch das Dampfschiff in Zukunft verändern werden.

Wilhelm - Das erste württembergische Dampfschiff auf dem Bodensee

Technische Daten

Probefahrten: 11., 24. und 26. November 1824

Schiffstyp: Glatdeckdampfer

Indienststellung: 10. November 1824

Heimathafen: Friedrichshafen/Württemberg

Länge: 30,6m

Tragkraft (Tonnen): 60t

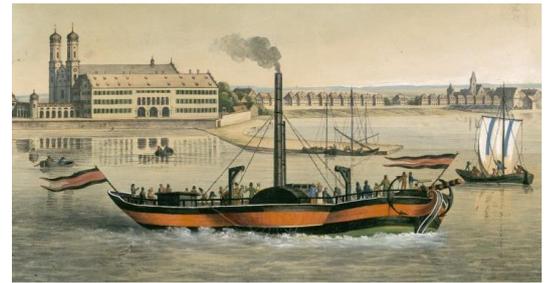
Tiefgang: 0,90m

Maschinenleistung: 20 PS

Geschwindigkeit: 10,50 km/h

Distanz/Zeit: FN-Rorschach (3,5h)

Tragkragt: 124 Personen



Dampfschiff Wilhelm vor Friedrichshafen,
Lithographie um 1825

© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart, https://www.leo-bw.de/web/guest/detail-/Detail/details/DOKUMENT/wlb_digitalisate/diglib-bz3590297871/%5BFriedrichshafen%5D [20.8.2019].

Quelle: Fritz, Karl F.; Jäckle, Reiner: Das goldene Zeitalter der Schaufelraddampfer auf dem Bodensee Erfurt 2013, S. 9.

Vergleichsaspekt	Segelschiff (Lädine)	Dampfschiff
Tragkraft (Personen)		
Tragkraft (Tonnen)		
Länge		
Geschwindigkeit		
Antrieb		
Dauer für Strecke FN-Rorschach		
Verhalten bei Windflaute		

Q1

„Die Schiffskesselfeuerung war Holz, das aus den Staatswäldungen zu billigem Preis abgegeben wurde. Neben der kleinen Kajüte, die 24 Personen fassen konnte und heizbar war, hatte das Schiff geräumige Magazine, die zur Aufnahme der Ladung, meistens Getreide, und des Brennmaterials bestimmt waren, doch wurden bei schlechtem Wetter auch die Passagiere, wenn sie in der Kajüte keinen Raum mehr fanden, in die Magazine heruntergeschickt.

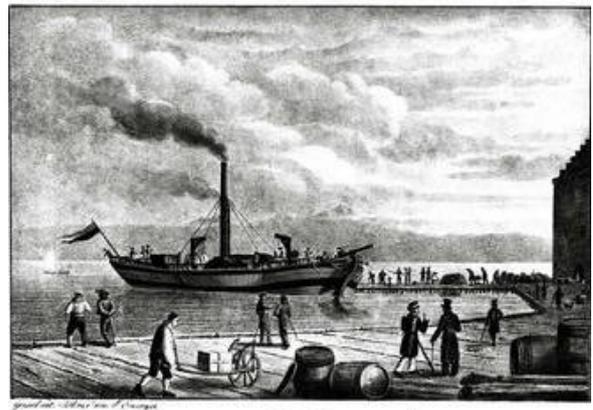
Das Schiff machte in der Woche 4 Fahrten, am Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag nach Rorschach [...]. So primitiv ein solches Schiff dem heutigen Reisenden, der an einen ganz anderen Komfort gewöhnt ist, erscheinen muß, so bedeutete dasselbe doch für die damaligen Verhältnisse einen ganz enormen Fortschritt, denn die Fahrten der Segelschiffe, welche vor seinem Auftreten den Verkehr besorgten, waren unregelmäßig und in ihrer Dauer von Wind und Wetter abhängig: bei stürmischem Wetter wurden sie überhaupt nicht ausgeführt. [...]“

Quelle: Bethge: Die geschichtliche Entwicklung der Württembergischen Bodenseedampfschiffahrt (ein Gedenkblatt zum 50jährigen Bestehen des Staatsbetriebs dieser Dampfschiffahrt) nach amtlichen Quellen unter Berücksichtigung der allgemeinen Schifffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee, Stuttgart 1905, S. 3. (Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 1306, 1410)

Dampf auf dem Bodensee, die Jungfernfahrt von „Wilhelm“

Schwäbischer Merkur

Extrablatt.



Dampfschiff Wilhelm in Friedrichshafen,
Lithographie von E. Emminger 1827

© Landesmedienzentrum Baden-Württemberg
https://www.lmz-bw.de/web/guest/detail/-/Detail/details/DOKUMENT/lmz_bilddatenbank_02/LM2045015/Dampfschiff+Wilhelm+in+Friedrichshafen+Lithographie+von+E+Emminger+1827 (16.08.2019).