



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

① Karl Viktor von Bonstetten

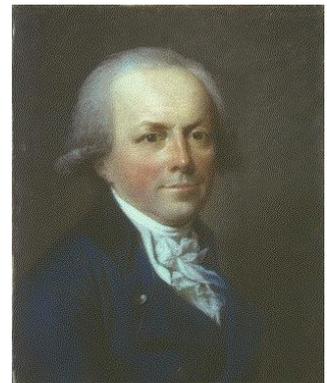
* 3.9.1745 in Bern (Schweiz), † 3.2.1832 in Genf (Schweiz)

Karl Viktor von Bonstetten war ein Berner Patrizier. Als Patrizier wurden in der Schweiz Familien bezeichnet, die im Ancien Régime in mehreren Stadtkantonen die politische Macht innehatten. Er hatte Philosophie in Genf, in Leiden (Holland) und Cambridge sowie in Paris studiert.

Der Schweizer galt als Universalgelehrter, betätigte sich als Politiker, Pädagoge und Philosoph. Auch seine spätere Reise durch Italien trug zu seinem gesellschaftlichen und literarischen Wirken bei.

1775 wurde er in den Grossen Rat (Legislative) der Republik Bern gewählt und trat als aufgeklärter Patrizier gegen die Geheimpolitik und für die Pressefreiheit ein.

Auf Reisen befreundete er sich unter anderem auch mit Friedrich von Matthisson (1761-1831). Dieser war als Landschaftsdichter, Stuttgarter Theaterintendant¹ und Geheimer Legationsrat² tätig. An ihn schrieb von Bonstetten einige Briefe, in denen er von Edward Church berichtete, der am Genfersee erfolgreich sein erstes Dampfschiff (*Guillaume Tell*) baute, welches ab 1. Juli 1823 zwischen Genf und Lausanne verkehrte. 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 Gruppenarbeit (25 Minuten)

1. Analysiert wie von Bonstetten Church beschreibt (Q1, Q2).
2. Arbeitet von Bonstettens Argumente, die für ein Dampfschiff auf dem Bodensee sprechen, heraus (Q2).
3. Diskutiert darüber, welche weiteren Proargumente zur Überzeugung möglicher Gegner angeführt werden könnten. Berücksichtigt hierbei auch die möglichen Folgen der aufkommenden Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.
4. Formuliert anschließend die Argumente in der Ich-Perspektive. Begründet jedes Argument mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit „weil“ eingeleiteter Nebensatz).

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.

Prof. Pictet⁵ ist genau mit Herrn Church bekannt und wird ihn veranlassen dir über alles ausführlich zu schreiben. Er 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. Lass nur an Prof[essor] Pictet oder mich einen authentischen offiziellen Antrag senden, um alsbald ans Werk gehen zu können. [...] 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

⁵ Professor Pictet (1752-1825) war ein Schweizer Naturwissenschaftler und Wissenschaftsjournalist, er war maßgeblich an der Verbreitung aller englischen Entdeckungen beteiligt und stand mit vielen Wissenschaftlern seiner Zeit aus England, Frankreich, Italien und der Schweiz in brieflichem Kontakt.



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

② König Wilhelm I. von Württemberg

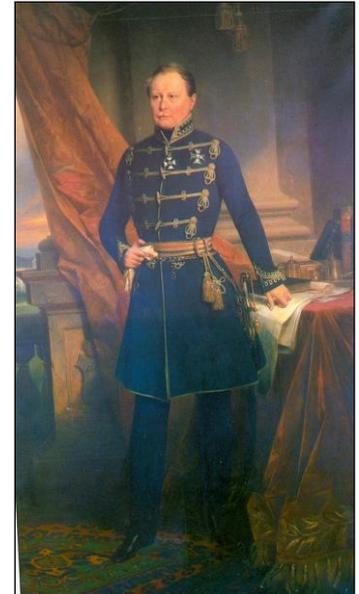
* 27.09.1781 in Lüben (Schlesien), † 25.06.1864 in Cannstatt

Beim Regierungsantritt Wilhelms I. im Jahr 1816 war Württemberg ein rückständiger Agrarstaat, in dem Not und Armut herrschte. Deshalb wanderten viele Tausende aus, um andernorts ein Auskommen zu finden. In den folgenden Jahren ordnete der „konstitutionelle Musterkönig“ die staatliche Verwaltung und das Gerichtswesen neu, räumte den Kommunen weitgehende Selbstständigkeit ein und einigte sich mit den Landständen auf eine der fortschrittlichsten Verfassungen der damaligen Zeit.

König Wilhelm I. förderte im Bereich des Verkehrswesens besonders den Ausbau des Straßennetzes und intensivierte den Schiffsverkehr auf dem Neckar. Er ließ zwischen 1818 und 1821 den Wilhelmskanal in Heilbronn bauen, welcher den Gütertransport auf dem Neckar deutlich vereinfachte.

Bereits 1825 schickte König Wilhelm I. Wilhelm Oberleutnant Duttenhofer nach England, um dort Informationen über den Eisenbahnbau zu beschaffen.

Während es in den Landständen und in der Öffentlichkeit viele Vorbehalte gegenüber einem Eisenbahnnetz gab, sahen der König und sein Innenminister Schlayer schon früh das wirtschaftliche und verkehrstechnische Potential der Eisenbahn und trieben den Bau voran.



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

Quelle: Vgl.: 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._\(W%C3%BCrtemberg\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_I._(W%C3%BCrtemberg)) [03.10.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

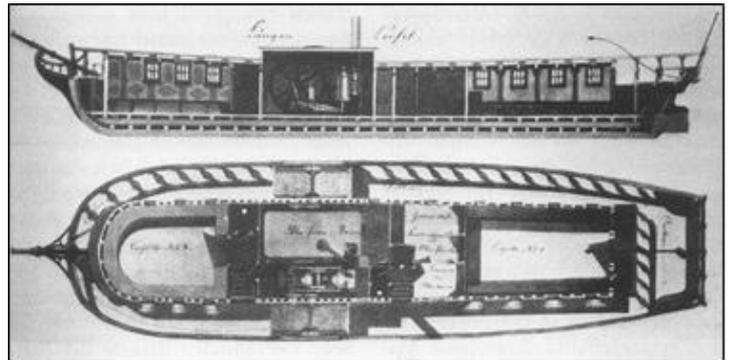
1. Analysiert, wie sich König Wilhelm I. zum industriellen Fortschritt in seinem Land positionierte.
2. Sammelt Pro- und Contra Argumente, die Wilhelm I. antreiben bzw. hindern, ein Dampfschiff für den Bodensee in Auftrag zu geben. Begründet jedes Argument mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit „weil“ eingeleiteter Nebensatz).
3. Diskutiert, inwiefern die Ereignisse in Zusammenhang mit dem ersten badischen Dampfschiff „Stefanie“ das Vorgehen des württembergischen Königs beeinflusst haben könnten. Formuliert Konsequenzen, die der König für sich daraus zog. Verwendet hierzu verschiedene Modalverben (sollen, müssen, dürfen, wollen ...).

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

20 konnte eine Versuchsfahrt unternommen werden, die jedoch nach wenigen Kilometern kläglich scheiterte.

Die Offizielle Jungfernfahrt führte am 29. April 1818 von Konstanz nach Meersburg und zurück. Für die 25 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 absolvierte nach seiner Schulausbildung kein Studium, sondern bildete sich autodidaktisch weiter und wurde von verschiedenen Personen, z.B. dem Finanzbeamten von Autenrieth, in seinem Interesse an den Natur- und Kameralwissenschaften⁶ gefördert.

Bereits 1793 trat er sein erstes Amt im Staatsdienst an und wurde Buchhalter in der herzoglichen Rentkammer.

Unter dem württembergischen König Friedrich I. wurde von Weckherlin

1811 Staatsrat und richtete Friedrichshafen (ehemals Buchhorn) mit einem Freihafen⁷ 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 und gestaltete das Steuerrecht neu um.

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



Quelle:
Lithografie von Pons 1825 (https://www.leo-bw.de/media/mz_bildatenbank/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. Überlegt euch aus Sicht des Finanzministers, welches finanzielle Risiko mit dem Bau eines Dampfschiffes verbunden war.
2. Welche Vor- und Nachteile hatte die Gründung einer Aktiengesellschaft. Begründet eure Argumente mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit „weil“ eingeleiteter Nebensatz).
3. Aus welchen Gründen haben sich Aktionäre finanziell an der Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft beteiligt?
4. Beurteilt, ob der Vertrag (Q2) die Schiffferschaft und deren Familien zufriedengestellt hat.

⁶ Kameralwissenschaften: Kenntnisse, die für die Verwaltung in einem absolutistischen Staat nötig sind

⁷ Freihafen: Zollfreies Gebiet

Quellen zu Ferdinand Heinrich August von Weckherlin

Q2 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 Schifffahrtsrecht⁸, 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.

⁸ 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.

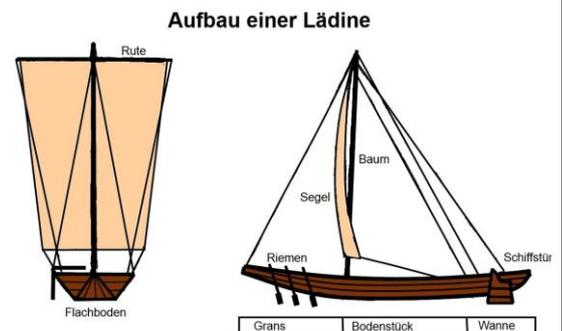


Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

⑤ Schiffermeister Michael Rothmund als Vertreter für die Schiffferschaft in Friedrichshafen

In Friedrichshafen wurde seit der Frühen Neuzeit ein Schifffahrts-Lehen vergeben. Dies war ein nicht-adeliges Lehen, um die Nutzung von Wirtschaftsgütern (Schiffe) und Herrschaftsrechte (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.

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

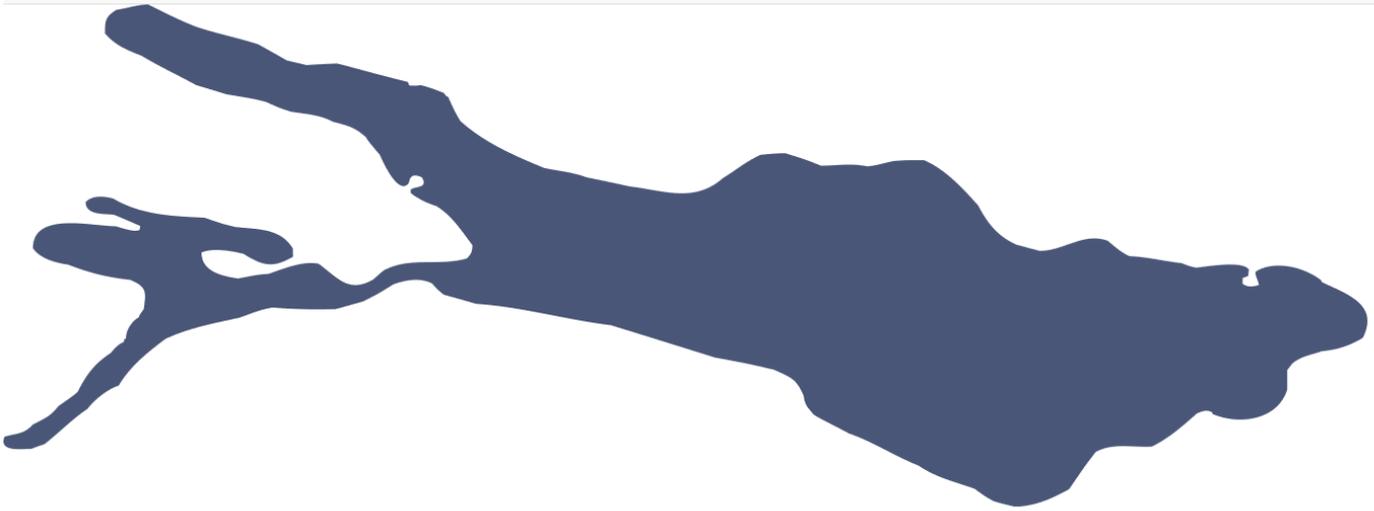
Bei Windflaute musste man entweder rudern, treideln (Schiffziehen) oder am Ufer staken (mit einer hölzernen Stocherstange vom Boden abstoßen), um zum Zielort vorzustoßen. Gegenwind bedeutete, im Hafen abzuwarten, weil das Kreuzen (im Zick Zack das Ziel anfahren) nicht möglich war. Bei Sturm kam es immer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

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

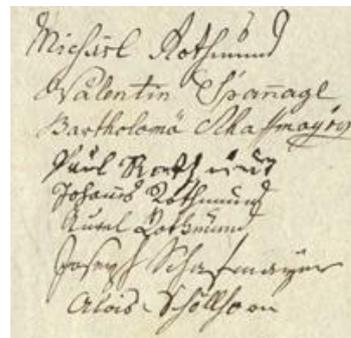
(gekürzt und Inhalt in eigenen Worten wiedergegeben)

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 Schiffsmeister 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.

*Unterzeichnet von der
Schifferschaft zu Friedrichshafen*



Miester Rothmund
Valentin Spangl
Bartholomäus Knapf
Karl Wenzel
Joseph Wenzel
Karl Wenzel
Joseph Wenzel
Albrecht Wenzel

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 221, 4265



Das württembergische Ringen um die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

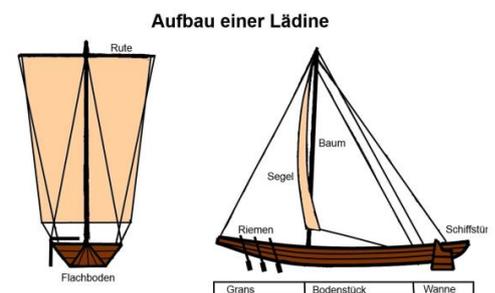
⑥ Journalist Johann Buchner vom Schwäbischen Merkur

Die Segelschiffahrt auf dem Bodensee

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

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.

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. Arbeitet aus den Textquellen heraus, inwiefern die Dampfschiffahrt sich von der Segelfahrt unterscheidet.
2. Analysiert, wer und aus welchen Gründen Befürworter bzw. Gegner der Dampfschiffahrt gewesen ist. Formuliert Argumente für bzw. gegen den Bau eines Dampfschiffes mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit „weil“ eingeleiteter Nebensatz).
3. Verfasst ein Extrablatt für den Schwäbischen Merkur, in welchem Johann Buchner im Rückblick über den Bau und die Jungfernfahrt des ersten Württembergischen Dampfbootes berichtet. Er beurteilt darin auch die Reaktionen in der Bevölkerung und entwirft ein Zukunftsbild für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee (Futur I).

Wilhelm - Das erste württembergische Dampfschiff auf dem Bodensee

Q1 Übersetzung des Briefes von von Bonstetten¹ vom 29. November 1822 an König Wilhelm I. von Württemberg. (Rechtschreibung wurde angepasst)

„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.

Technische Daten

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

Schiffstyp: Glatdeckdampfer

Indienststellung: 10. November 1824

Heimathafen: Friedrichshafen/Württemberg

Eigner: Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft

Erbauer: Fawcett, Liverpool

Länge: 30,6m

Tonnage: 60t

Tiefgang: 0,90m

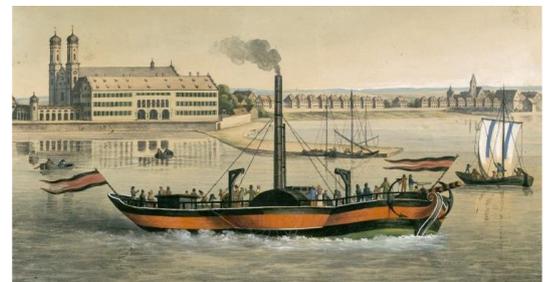
Maschinenleistung: 20 PS

Geschwindigkeit: 10,50 km/h

Distanz/Zeit: FN-Rorschach (3,5h) vs. Segelschiff (7h)

Tragkraft: 124 Personen

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



Dampfschiff Wilhelm vor Friedrichshafen,
Lithographie um 1825

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

Q2

„Die Schiffskesselfeuerung war Holz, das aus den Staatswaldungen 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)

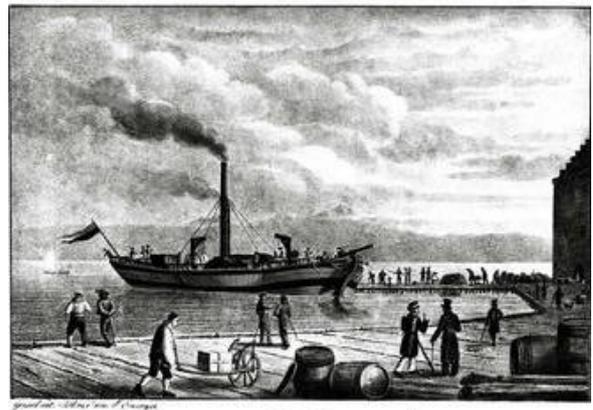
¹ Der Schweizer Karl Viktor von Bonstetten war mit Friedrich Matthisson (Geheimer Legationsrat am württembergischen Hof) befreundet. An ihn schrieb er einige Briefe, in denen er von Edward Church berichtete, der am Genfersee erfolgreich sein erstes Dampfschiff (*Guillaume Tell*) baute, welches ab 1. Juli 1823 zwischen Genf und Lausanne verkehrte. Diese Briefe übersetzte Herr Matthisson aus dem Französischen ins Deutsche und leitete sie an das Finanzministerium nach Stuttgart weiter.

² Edward Church (1769-1847): Der Amerikaner kam als amerikanischer Konsul nach Paris. Dort lernte er Robert Fulton kennen, von dem er sich von der Leidenschaft für Dampfschiffe anstecken ließ. Am Genfer See hatte sein Dampfboot am 28. Mai 1823 Jungfernfahrt.

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).