© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschifffahrt als Kommunikationserfolg

Das württembergische Ringen um die Dampfschifffahrt 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.



Quelle: Unknown (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl_Viktor_von_Bo nstetten.pig), "Karl Viktor von Bonstetten", gemeinfrei, Details auf Wikimedia.org/miki/Template:PD-old [2-2-2-2-2-1].

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 (*Guilleaume 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:

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

Aufgaben in Gruppenarbeit (25 Minuten)

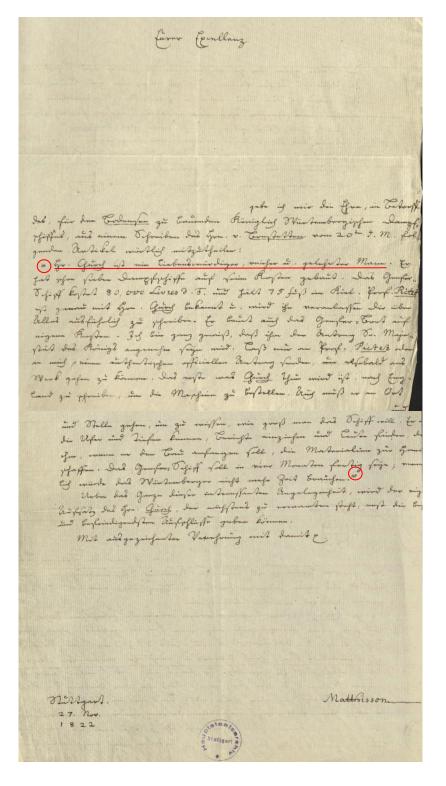
- 1. Übersetzt mit Hilfe des Alphabets den unterstrichenen Satz (Q1). Vergleicht **anschließend** eure Übersetzung mit der Lösung.
- 2. Analysiert wie von Bonstetten Church beschreibt (Q1, Q2).
- 3. Arbeitet von Bonstettens Argumente, die für ein Dampfschiff auf dem Bodensee sprechen, heraus (Q2, Q3).
- 4. Diskutiert darüber, welche weiteren Proargumente zur Überzeugung möglicher Gegner angeführt werden könnten. Berücksichtigt hierbei auch die möglichen Folgen der aufkommenden Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.
- 5. 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

Q1 Brief vom 27. November 1822 von Friedrich von Matthisson an Finanzminister von Weckherlin in Stuttgart. Der Brief enthält aus dem Französischen übersetzte Zitate, die aus einem Schreiben von Karl Viktor von Bonstetten an Matthisson stammen.

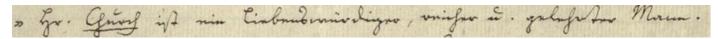


Ihr findet eine Vergrößerung des zu übersetzenden Satzes auf der folgenden Seite.

Scann des Originaldokuments aus dem Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 10 Bü 113 (Quadrangel 1)

Der folgende Satz stammt aus dem Brief vom 27. November 1822 von Friedrich von Matthisson an den Finanzminister von Weckherlin in Stuttgart. Der Satz ist ein übersetztes Zitat aus einem Schreiben von Karl Viktor von Bonstetten über Edward Church, dies ist an den Anführungszeichen zu erkennen.

Originalsatz:

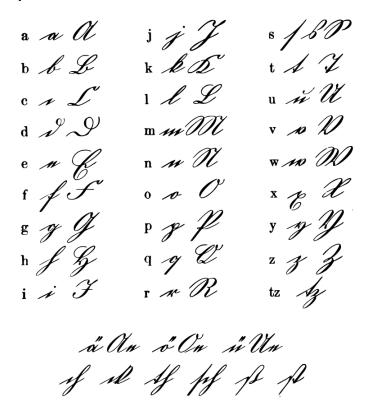


Übersetzung:

Hinweise zum Schrifttyp des Briefes:

Der vorliegende Brief wurde in der **deutschen Kurrentschrift** (lateinisch *currere*, d.h. laufen) verfasst. Dieser Schrifttyp wurde seit der Neuzeit um 1500 bis Mitte des 20. Jahrhunderts im deutschen Sprachraum als allgemeine Verkehrsschrift verwendet. Er zeichnet sich durch seine spitzen Winkel aus und gehört zu den sogenannten gebrochenen Schriften.

Alphabet der deutschen Kurrentschrift um 1865



Quelle: Andreas Praefcke, derivative work: Martin Kozák (talk), (https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=9873345)m), "Deutsche Kurrentschrift", gemeinfrei, Details auf Wikimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-old [03.10.2019].

Quellen zu Karl Viktor von Bonstetten

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 seyn wird. Laß nur an Prof[essor] Pictet oder mich einen authentischen officiellen Antrag senden, um alsbald ans Werk gehen zu können. Das erste was Church thun wird ist, nach England zu schreiben, um die Maschinen zu bestellen. Auch muß er an Ort und Stelle gehen, um zu wissen, wie groß man das Schiff will. Er muß die Ufer und Tiefen kennen, Berichte einziehen und Leute finden, die ihm, wenn der Bau anfangen soll, die Materialien zur Hand schaffen. 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 Bonstetten an Friedrich von Matthisson vom 24. 12. 1822.

"Ich habe die Maschine des Dampfboots [gemeint ist das Genfer Boot] gesehen. Sie wiegt 50,000⁶ Pfund. H[er]rr Church hat eilf fremde Arbeiter kommen lassen. Es ist prächtig zu sehen, wie diese Menschen Holz und Eisen formen, so leicht wie wir Gedanken schnitzeln. Das Flügelschiff wird dem ganzen Lande neues Leben geben. Lausanne und Genf werden nun [Korrektur der Autorin] eine Stadt werden. S[ein]e Majestät wird große Freude an der Sache haben. Die glückliche Ausführung ist aber, nach meiner Ueberzeugung, nur durch Church möglich. Er wird von allen Seiten nachgesucht.⁷ Man sagt, seine Schiffe in Bordeuax tragen ihm 80,000 Livres ein. Das Königliche Schiff wird sich gewiß verintereressiren⁸ und kann allen Handel nach Friedrichshafen ziehen. Church ist mir ein lieber Freund. Er ist eben so gelehrt und talentvoll, als rechtlich und liebenswürdig. Der König würde gewiß sehr zufrieden mit ihm seyn. Will er sein Schiff bald haben, so sende er bald seinen Mann. Es ist nothwendig, bald einen Entschluß zu fassen, um in England die Maschine zu bestellen."

Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 10 Bü 113 (Quadrangel 7), übersetzt von J. Holland.

Q3 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 Schiffahrt würde bald allen Handel in Friedrichshafen vereinigen, so daß die Regierung bedeutende Vortheile erlangen müßte. Ich glaube um so mehr an diese Vortheile, weil Church hier alles auf eigene Kosten macht, und doch nicht Waaren aufnehmen darf, sondern nur Reisende. Die Regierung von Württemberg muß auch wissen, zu welchem Gebrauch sie das Boot haben will. Ich glaube ein Waarenboot u[nd] ein Paketboot haben nicht ganz die nämliche Construction. 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 Communication verhundertfacht Handel u[nd] Wandel. Wenn ich reich genug wäre, so würde ich ein Church-Boot auf dem Bodensee übernehmen, so groß sind die Vortheile 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.

⁶ umgerechnet ca. 22.679,619kg

⁷ nachgesucht, veraltetes Wort in diesem Zusammenhang nachgefragt

⁸ verinteressiren: Zinsen abwerfen oder einbringen

Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschifffahrt als Kommunikationserfolg

© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

Das württembergische Ringen um die Dampfschifffahrt 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



Quelle: Joseph Karl Stieler (https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_L_(W%C3%BCrttemberg)) media/DateixK%C3%BGnig_Wilhelm_L_W%C3%BCrtt.jpg), "König Wilhelm I. Württ", gemeinfrei, Details auf Wilkimedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/Template:PD-old

Innenminister Schlayer schon früh das wirtschaftliche und verkehrstechnische Potential der Eisenbahn und trieben den Bau voran.

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

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

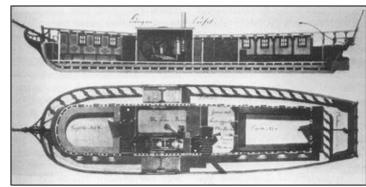
- 1. Analysiert, wie sich König Wilhelm I. zum industriellen Fortschritt in seinem Land positionierte.
- Sammelt Pro- und Contra- Argumente, die Wilhelm I. antreiben bzw. hindern, ein Dampfschiff für den Bodensee in Auftrag zu geben. Begründet jedes Argument mit Hilfe eines Kausalsatzes (= ein mit "weil" 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.

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. Dampfmaschine hatte Bodmer in England 15 bestellt. Die englischen Lieferanten waren anscheinend von Zahlungsfähigkeit nicht überzeugt, so dass die Maschine nie geliefert wurde. Bodmer daher die 2 nur PS starke Dampfmaschine aus seiner Baumwollspinnerei in das Schiff ein. Mitte April 1818



Skizze des Dampfschiffes "Stefanie"

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 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 Spottnahmen gefunden: "Steh-fahr-nie".

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



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschifffahrt als Kommunikationserfolg

© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

Das württembergische Ringen um die Dampfschifffahrt 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 Kameralwissenschaften⁹ 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 Freihafen¹⁰ aus. Seine Aufgabe bestand darin, den Speditionshandel zu regulieren und mit der Schweiz über Handelsbeziehungen zu verhandeln.



Quelle: Lithografie von Pons 1825 (https://www.leobw.de/media/lmz_bilddatenbank/current/delivered/files/175058.jpg), Ferdinand Heinrich August von Weckherlin", © Landesmedienzentrum Baden-Württemberg [15.08.2019].

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 Dampfschifffahrt auf dem Bodensee an. Zunächst äußerte er sich kritisch, da er die Existenz der in Friedrichshafen ansässigen Schifferschaft bedroht sah.

Quelle: Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel <u>Ferdinand Heinrich August von Weckherlin</u> aus der freien Enzyklopädie <u>Wikipedia</u> und steht unter der Lizenz <u>Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported</u> (<u>Kurzfassung</u>). In der Wikipedia ist eine <u>Liste der Autoren</u> 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? (Q1)
- 4. Beurteilt, ob der Vertrag (Q2) die Schifferschaft und deren Familien zufriedengestellt hat.

⁹ Kameralwissenschaften: Kenntnisse, die für die Verwaltung in einem absolutistischen Staat nötig sind

¹⁰ Freihafen: Zollfreies Gebiet

Quellen zu Ferdinand Heinrich August von Weckherlin

Q1 1824 wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, welche die Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft betrieb und über ein Anfangskapital von 113 142 Mark verfügte. Sie finanzierte den Bau des ersten Dampfbootes "Wilhelm", das 87 507 Mark kostete.

Q1 Verzeichniß

Die Aktionäre für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee vom 26.2.1824

2 ad 30.
Serzeichniß 259 Now Actionism dir din Damofffiffafort and Some Lodanfor
5 Oct and the Sin Damolh histalot wind down Loverfore
and techniary for the state of the
6 6 . C. O 70 . Pol . C
De Konigliose Majefill wif oni-
De Lonigliose Majestist n'if pri- oution Dinguine, 20 Mil.
Chartening your Chiller g
Gandalburan Schalob zim Gandan non Defalfganfan-10.
In to guning lifty galaine for
nath, finife Cotta v Cottendonf
no Speallong Inn Houghward Int
f Caring overly frankly V. Thugel.
Gran Lagarion brall v. Wachter
Gnor Loyntionedwally v. Wachter I. Des Jail Whinger am I minden- land of from Bofo.
Ind Finanguinifaminin für do
In That. 40.
Brow Madienaloulf Dr Scholling. " Obunnginmingboath Wachter
" Obserfinanzenth Noerdlinger
Stahl and Federer _ 10-
" Obnothingbrak Obnof v. Haller
" Obas kringbrak Obash v. Haller " Laufmanne Gillar 1
" Toffeetor N.W Haulla.
" Gofrall Dannecker. 1 -
" Goffactor Marx Fleiffer.
" Samuel Mayer Kavilla.
LI 17 Kaulla
Gofagnul S.J. Kaulla
Stapmace Oranger reducta
Justine 132. Hereko
Statistics

Seine Königliche Majestät []	20 Stück
der amerikanische Konsul in Frankreich Herr Church ¹¹	9
Herr Handelsmann Schalch zum	10
Garten von Schaffhausen []	
[] Hofrath, königlich Cotta von Cottendorf	20
[] Kriegsrath, Freiherr v. Hügel	2
Herr Legationsrath v. Wachter []	2
[.] Finanzministerium für den Staat	40
Herr Medi[z]inalrath Dr. Schelling	1
Herr Oberregimentsrath Wachter	1
Herr Oberfinanzrath Noerdlinger	1
Herr Stahl und Fiederer	10
Herr Oberkriegsrath Oberst v. Haller	2
Herr Kaufmann Keller	1
Herr Hoffaktor N.W. Kaulla	2
Herr Hofrath Dannecker	1
Herr Hoffaktor Marx Pfeiffer	5
Herr Samuel Mayer Kaulla	1
Herr Hofagent S. J. Kaulla	3
Herr Raphael Mayer Kaulla	1

zusammen 132 Stück

Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 10, Bü 113 (Quadrangel 30), übersetzt von J. Holland.

 $^{^{11}}$ Edward Church war der Erbauer des ersten Dampfschiffes "Wilhelm"

Q2 Vertrag zwischen der Königlichen Hafendirektion in Friedrichshafen und der Schifferschaft wegen der Abtretung ihres Schifferrechts, vom 23. März 1824.

"[...]

5

Artikel 1.

Sämmtliche früher mit dem Schiffahrtsrechte belehnten¹² Schiffer und deren mitbelehnte Eheweiber leisten auf dieses Recht gegen eine lebenslänglich [...] Rente Verzicht. Diese Rente wird auf jährlich 450 fl., (mit Worten: Vierhundertfünfzig Gulden) für jeden Besitzer eines der 8 Schiffahrtstheile dergestalt festgesetzt, dass nach Ableben eines mit einem solchen Schiffahrts-Antheile belehnten Schiffers, dessen Eheweib, wenn dieselbe mitbelehnt ist, in diese Rente für ihre Lebenszeit nachfolgt und daß diejenigen Eheweiber, welche vermöge der mit ihrem verstorbenen Ehemann erhaltenen Mitbelehnung gegenwärtig in dem Besitze eines ganzen Schiffahrts-Antheiles zu einem Achtel sich befinden, gleichfalls den Betrag der eben bestimmten Pension für ihre Lebenszeit zugewiesen haben.

10 Artikel 2.

Von Seite des Staates werden Namens der Aktien-Gesellschaft sämmtliche Schiffe und dazu gehörigen Geräthschaften, mit welchen die Schiffer seither die Schiffahrt betrieben haben, gegen baare Zahlung in dem gerichtlichen Schätzungswerthe übernommen. [...]

15 Artikel 4.

Für den Fall, daß wider Vermuthen¹³ die Dampfschiffahrt keinen Fortgang gewinnen und wieder aufgegeben werden sollte, behalten sich sämmtliche Besitzer der Schiffahrts-Antheile die Befugniß bevor, in ihre Schiffahrtsrechte gegen Verlust der ausgesetzten Rente von dem Tage des Eintrittes an und gegen Zurücknahme der Segelschiffe und deren Zugehörden in dem gerichtlich zu schätzenden Werthe zurückzutreten.

[...]"

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

¹² 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.

¹³ wider Vermuthen = wider Erwarten

Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschiffahrt als Kommunikationserfolg



© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

Das württembergische Ringen um die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee

(5) Schiffermeister Michael Rothmund als Vertreter für die Schifferschaft 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 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.

In der Neuzeit wurden mit Lastenseglern (Lädinen) oder

Aufbau einer Lädine

Rute

Segel

Riemen

Schiffstur

Flachboden

Grans

Bodenstück

Wanne

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

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

Gemäß dem damaligen technischen Wissensstand bediente man sich bauchiger, flacher, hölzerner Einmaster-Kähne, die mit einem riesigen Rahsegel vor dem Wind segeln konnten. 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.

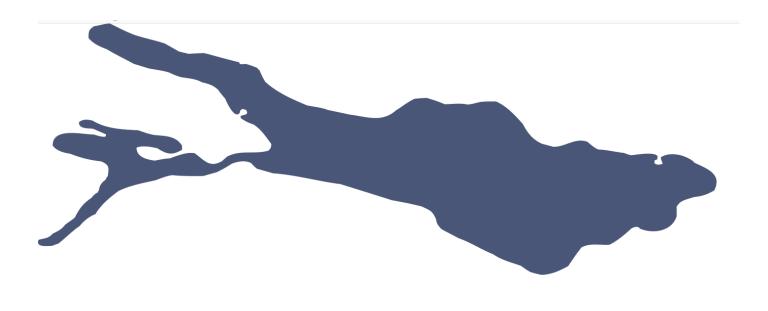
Quellen: Vgl.: Dieser Text basiert auf dem Artikel <u>Schupflehen</u> aus der freien Enzyklopädie <u>Wikipedia</u> und steht unter der Lizenz <u>Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported</u> (<u>Kurzfassung</u>). In der Wikipedia ist eine <u>Liste der Autoren</u> verfügbar. https://www.mittelalter-lexikon.de/wiki/Schupflehen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

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

sie ausschließlich aus Eichenholz.

- 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 Schifferschaft 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

"Die Schifferschaft zu Friderichshafen besteht aus acht Meistern, welche seit den Zeiten der vormaligen Reichsstadt Buchhorn mit Ausschluss aller anderer Personen, die Schiffarth gemeinschaftlich dergestalt betreiben, dass die Schiffe auf gemeinschaftliche Kosten angeschaft und unterhalten werden, daß jeder Meister und Schiffsknecht für seine wechselweise geleisteten Dienste, für jede Farth und nach der aufgewendeten Zeit besonders bezalt, dass am Ende jeden Monats über den ganzen Aufwand und Ertrag der Schiffarth eine Abrechnung gemacht, und deren Überschuss unter die Schiffer gleich vertheilt wird. [...]"

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

Unterzeichnet von der Schifferschaft zu Friedrichshafen Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 221, 4265

Beschwerdebrief der Schiffer von Friedrichshafen an König Wilhelm I.



Dampf auf dem Bodensee – Die Dampfschifffahrt als Kommunikationserfolg

© Württembergische Landesbibliothek Stuttgart

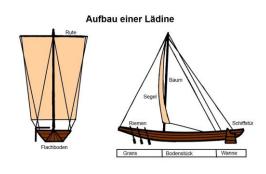
Das württembergische Ringen um die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee

6 Journalist Johann Buchner vom Schwäbischen Merkur

Die Segelschifffahrt auf dem Bodensee

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.

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.



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

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.

Gemäß dem damaligen technischen Wissensstand bediente man sich bauchiger, flacher, hölzerner Einmaster-Kähne, die mit einem riesigen Rahsegel vor dem Wind segeln konnten. 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 <u>Schupflehen</u> aus der freien Enzyklopädie <u>Wikipedia</u> und steht unter der Lizenz <u>Creative Commons CC-BY-SA 3.0 Unported (Kurzfassung)</u>. In der Wikipedia ist eine <u>Liste der Autoren</u> verfügbar. https://www.mittelalter-lexikon.de/wiki/Schupflehen [23.07.2019].

Aufgaben in Partnerarbeit (25 Minuten)

- 1. Arbeitet aus den Textquellen heraus, inwiefern die Dampfschifffahrt sich von der Segelfahrt unterscheidet.
- 2. Analysiert, wer und aus welchen Gründen Befürworter bzw. Gegner der Dampfschifffahrt 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 Dampfschifffahrt 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.

"Ich zweifle sehr, daß jemand es wagen würde, ein zweites Boot auf dem Bodensee zu bauen. Dann wäre der Gewinn groß. Die leichte Schiffahrt würde bald allen Handel in Friedrichshafen vereinigen, so daß die Regierung bedeutende Vortheile erlangen müßte. Ich glaube um so mehr an diese Vortheile, weil Church² hier alles auf eigene Kosten macht, und doch nicht Waaren aufnehmen darf, sondern nur Reisende. Die Regierung von Württemberg muß auch wissen, zu welchem Gebrauch sie das Boot haben will. Ich glaube ein Waarenboot u[nd] ein Paketboot haben nicht ganz die nämliche Construction. 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 Communication verhundertfacht Handel u[nd] Wandel. Wenn ich reich genug wäre, so würde ich ein Church-Boot auf dem Bodensee übernehmen, so groß sind die Vortheile davon."

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

Technische Daten

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

Schiffstyp: Glattdeckdampfer

Indienststellung: 10. November 1824

Heimathafen: Friedrichshafen/Württemberg **Eigner:** Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft

Erbauer: Fawcett, Liverpool

Länge: 30,6 Tonnage: 60t Tiefgang: 0,90m

Maschinenleistung: 20 PS Geschwindigkeit: 10,50 km/h

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

Tragkragt: 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

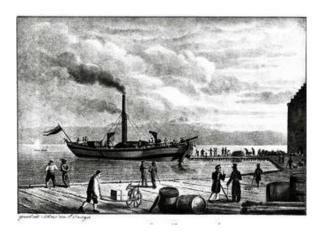
Q2

"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 Schiffahrtsverhältnisse 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 (*Guilleaume 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.

Schwäbischer Merkur Extrablatt.



Dampfschiff Wilhelm in Friedrichshafen, Lithographie von E. Emminger 1827

©Landesmedienzentrum Baden-Württemberg https://www.leo-bw.de/web/guest/detail/ /Detail/details/DOKUMENT/lmz_bilddatenbank_02/LMc204515/DampSchiff-Wilhelm+in+Friedrichshafen+Lithographie+vo n+E+Emminger+1827 [16.08.2019].