Zeitschrift: Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen
Herausgeber: Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen
Band: 21 (1969)

Artikel: Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein
Autor: Ruh, Max
Kapitel: II: Dampfschiffahrtsbestrebungen in den drei süddeutschen Uferstaaten
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-584724

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

II. Dampfschiffahrtsbestrebungen in den drei süddeutschen Uferstaaten

Schiffsbau in Friedrichshafen

Der eigentliche Begründer der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und überhaupt auf den meisten Schweizerseen war der Konsul der amerikanischen Freistaaten in Bordeaux, Edward Church. In einem in der «Gazette der Lausanne» vom 17. Dezember 1822 erschienenen Brief drückte er sein Erstaunen darüber aus, dass sich noch keine Dampfschiffe auf den Schweizerseen befänden: «Appelé l'année dernière à visiter les bords de votre lac, je ne pouvais considérer sans un sentiment de surprise toutes les facilités que la nature a déployées autour de vous pour la navigation nouvelle, et voir d'autre part, une nation libre, éclairée, ingénieuse, placée au centre de l'Europe, demeurer jusqu'à présent privée de ce bienfait des sciences et des arts, tandis que par une bizarrerie inconcevable, plus de cinq cents de ces bateaux répandent la grande découverte de Fulton dans les quatre parties du monde.» Im Sommer 1823 übergab Church der Schweiz auf dem Genfersee mit dem Schiff *Wilhelm Tell* den ersten fahrtüchtigen Dampfer ihrer Geschichte. Von Genf aus setzte sich Church mit interessierten Persönlichkeiten an den übrigen Seen in Verbindung, um auch auf andern Schweizer Gewässern die Einführung der Dampfschiffahrt in die Wege zu leiten.

Am Bodensee waren es besonders drei Personen, welche sich um das Zustandekommen einer Dampfschiffahrt bemühten. Sie wurden vom initiativen König Wilhelm I. von Württemberg angeführt, der sich von diesem neuartigen Verkehrsmittel eine Hebung der Wohlfahrt seines Landes erhoffte. Der zweite war der Inhaber der berühmten J. G. Cottaschen Verlagsbuchhandlung in Stuttgart, Johann Friedrich Cotta, Freiherr von Cottendorf (1764—1832). Der in Konstanz lebende Nachfahre einer Genfer Familie, David Macaire d'Hogguer, Inhaber einer Indienne-Fabrik, war der dritte dieser fortschrittlich gesinnten Männer.

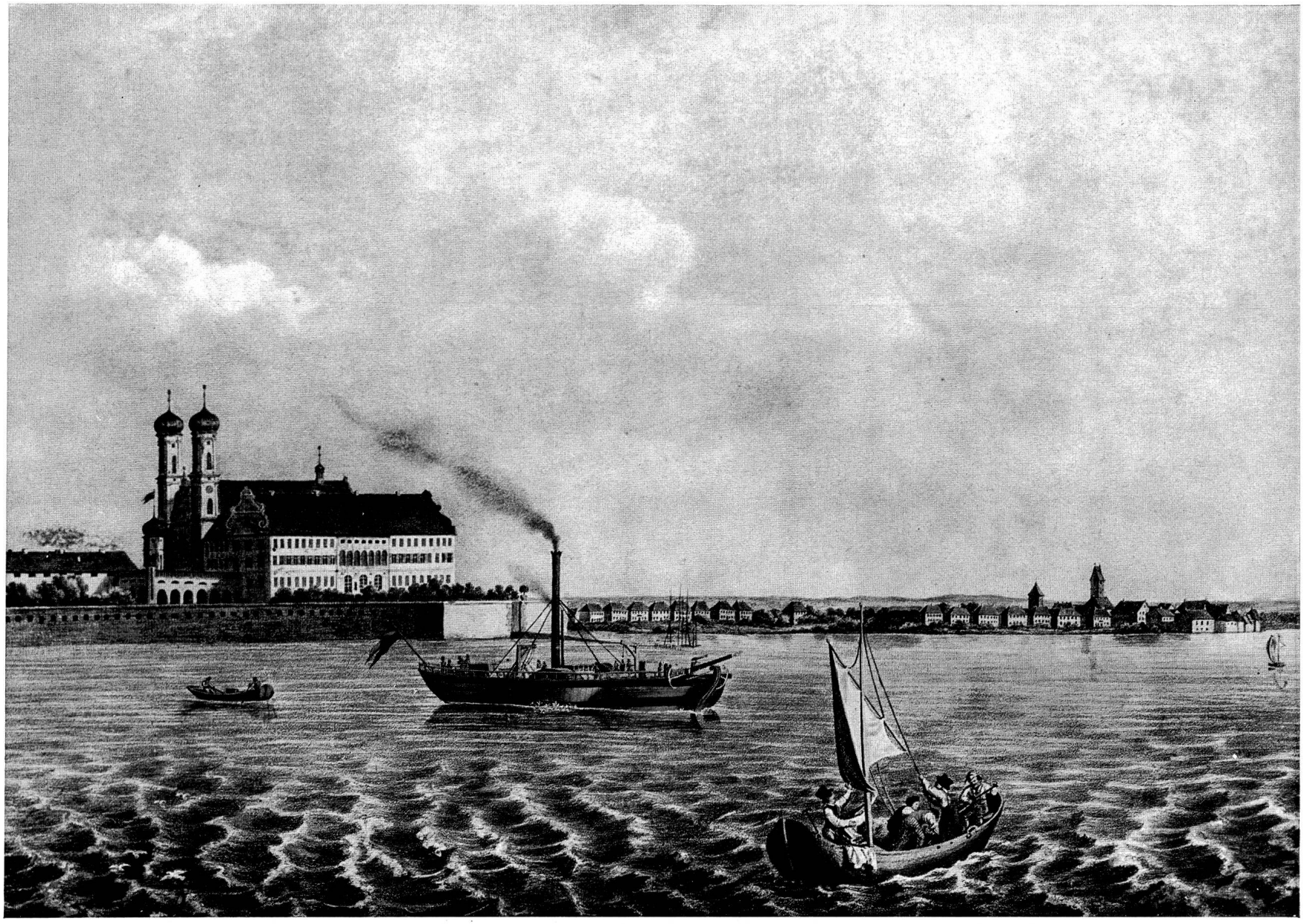
Während der König von Württemberg selbst die Anstalten zum Bau eines Dampfers ergriff, bewarben sich gleichzeitig Cotta um ein bayrisches und Macaire um ein badisches Privilegium zur Betreibung der Dampfschiffahrt. Die Erstellung der Schiffe wurde von allen drei Seiten dem Konsul Church übertragen, der in einem Zeitungsbericht jener Jahre «Direktor der Dampfschiffwerften am Bodensee» genannt wird.

Die Schwierigkeiten, denen sich die mutigen Begründer der Dampfschiffahrt gegenüber sahen, waren nicht in erster Linie technischer Natur. Sie mussten sich zunächst mit den an den einzelnen Uferplätzen auf den verschiedensten Rechtsgrundsätzen beruhenden Schiffahrtsprivilegien und -rechten auseinandersetzen,

hinter denen die Zünfte und Innungen der Schiffahrtsleute standen. Neid und Missgunst wirkten als weitere Hindernisse im Bestreben, eine möglichst uneingeschränkte Verbindung der verschiedenen Uferplätze zu erhalten. Wohl am klügsten löste der württembergische Monarch dieses Problem. Kraft seiner Stellung kaufte er der sich widersetzenden Schifferschaft nicht nur ihr gesamtes Material ab, sondern auch die Abfuhrrechte gegen Verleihung lebenslänglicher Renten. Das ausschliessliche Recht zur Betreibung der Dampfschiffahrt von Friedrichshafen aus verlieh er auf die Dauer von 20 Jahren der am 3. Juli 1824 gegründeten «Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen», zu deren Mitglieder auch Church und Cotta zählten. Schwieriger gestalteten sich für Cotta die Verhältnisse in Lindau. Dessen Schiffleute leisteten dem Projekt, das Cotta in Gemeinschaft mit Church durchzuführen versuchte, erbitterten Widerstand, zumal das auf 10 Jahre befristete bayrische Privilegium die «Rechte dritter und insbesondere der Schiffergesellschaft in Lindau» ausdrücklich schützte.

Macaire erlebte bei seinen Bemühungen um die Dampfschiffahrt eine solche Feindschaft seitens der Schifferschaft, dass er trotz mancherlei Vorbereitungsarbeiten schliesslich auf die Verwirklichung seiner Pläne verzichtete. Wie weit fortgeschritten diese schon waren, zeigt ein an die Schaffhauser Regierung gerichtetes Schreiben des Grossherzogl. Badischen Direktoriums des Seekreises Konstanz vom 4. Mai 1824, welches die Anzeige macht, dass auf Veranlassung der Badischen Regierung ein Dampfschiff für den Verkehr auf Bodensee und Rhein erbaut werde. Gleichzeitig wird darum gebeten, es möge keinem Unternehmen ähnlicher Art eine Vergünstigung gewährt werden, die nicht auch dem zukünftigen badischen Dampfschiff zugestanden werde. Bei der Beratung über das Antwortschreiben äusserten sich die massgebenden Behördemitglieder dahin, dass nicht verkannt werden könne, «dass durch diese Dampfschiffahrt den schwachen Ueberbleibseln, welche die hiesigen Schiffmeistere des obern Wassers geniessen, vollends der Todesstreich werde gegeben werden. Man sah aber nicht ein, wie solche Unternehmungen, die nun einmal auf den Bedürfnissen und Begriffen der jetzigen Zeit beruhen, gehindert werden können...» Es sei vielmehr ratsam, «die bestmögliche Benützung des nun einmal bevorstehenden übermächtigen Concurrenten vorzubehalten, und durch keine Aeusserung üblen Willens selbstschädlichen Anstoss zu geben». Aus diesem Grunde sicherte die Regierung Schaffhausens dem Bittsteller zu, dass keinem Unternehmen besondere Vorzüge eingeräumt würden.

Aehnlich lautete die Stellungnahme im benachbarten Thurgau, die sich in einem Tagebucheintrag des bereits erwähnten Regierungsrates Joh. Konrad Freienmuth widerspiegelt: «Man hat hier sehr grosse Besorgnis, dass die Einrichtung dieser Schiffe unserer Schiffahrt nachteilig sein werde. Allein mir ist die Sache noch problematisch. Man hat von Seite Badens durch das Konstanzische



Dampfschiff *Wilhelm* vor Friedrichshafen, um 1825 – Lithographie, Bodensee-Museum Friedrichshafen.

Kreisdirektorium das Ansuchen gemacht, dass man den im Bau begriffenen Dampfschiffen anderer Staaten keine Bevorrechtung gewähren möchte. Dies hat eine Diskussion bei uns veranlasst. Ich behauptete, dass unsere Stellung lediglich passiv bleiben müsse, und wir überhaupt hierin kaum etwas tun können. Ein offensives Handeln würde uns nur zum Schaden gereichen.»

In der Zwischenzeit wurde auf der Schiffsholm in Friedrichshafen der Bau der Dampfschiffe mit grossem Einsatz betrieben. Das erste Dampfboot wurde am 17. August 1824 in Anwesenheit des Königs und seiner Familie von Stapel gelassen und auf den Namen *Wilhelm* getauft. Der aus Schaffhausen stammende Handelsmann Schalch, der in Vertretung Churchs die Oberaufsicht führte, sämtliche Schiffsbaumeister und alle Arbeiter erhielten reiche Geschenke. Das Dampfboot war für 124 Reisende eingerichtet, und der Schiffsraum wies eine Ladekapazität von 800 Zentnern auf. Die einzylindrige englische Niederdruckdampfmaschine entwickelte eine Kraft von ungefähr 21 Pferdestärken, was eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 10 km/Std. zuliess. Die gesamten Herstellungskosten wurden auf 51 046 Gulden und 52 Kreuzer errechnet. Mit dem 1. Dezember 1824 begann das Dampfboot seine regelmässigen Kursfahrten zwischen Friedrichshafen und Rorschach, wodurch die Aera der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee eigentlich begann. Für die Sonntage wurden zusätzlich «Spazierfahrten» nach andern Plätzen ausgeschrieben. «Der Erzähler» von St. Gallen meldete am 17. Dezember seinen Lesern: «Das Dampfschiff von Friedrichshafen kommt wöchentlich viermal nach Rorschach. Kein Sturm hält es ab und dann mag das heftige Schaukeln etwa bey Frauen ein wenig Seekrankheit aufwecken... Die Dampfschiffahrt auf unseren Seen dürfte wohl mehrseitige Epoche machen, vielleicht gar einmal nicht unwesentlich im eidgenössischen Defensionale figurieren.»

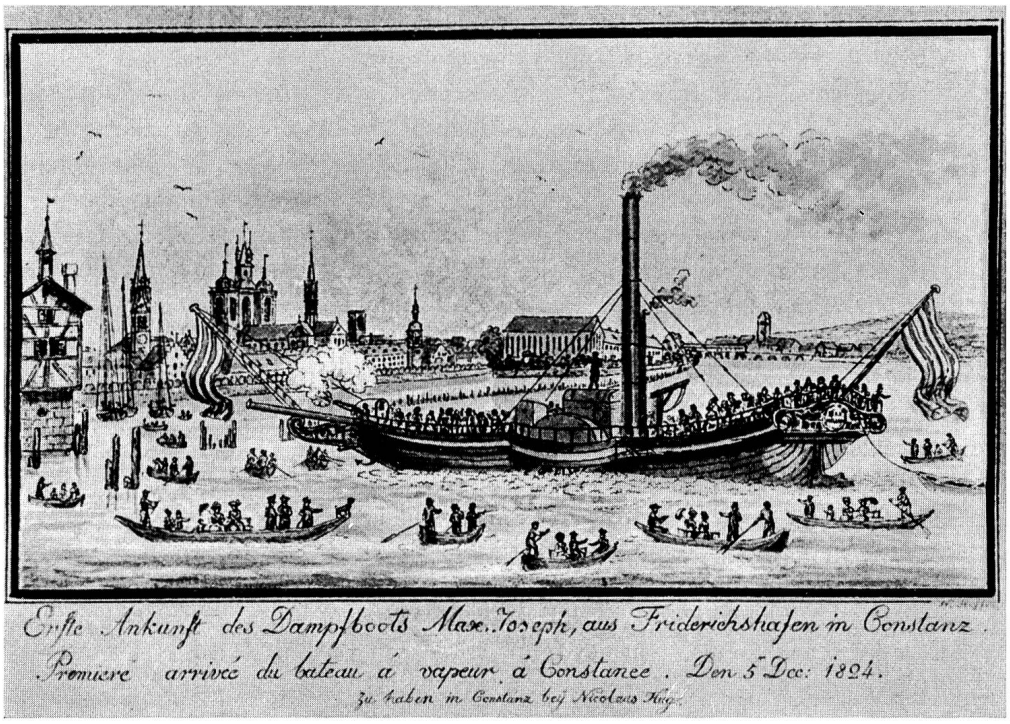
Für die gleiche Zeit wurde auch die Fertigstellung des zweiten Dampfschiffes erwartet. Mit höchster Genehmigung wurde ihm der Name des Königs von Bayern, *Max Joseph*, gegeben. Das Schiff, ebenfalls aus Holz gebaut, unterschied sich vom ersten vor allem dadurch, dass es etwas kleiner war (75 engl. Fuss lang, 15 Fuss breit und 7 Fuss hoch). Die Dampfmaschine stammte wie beim ersten Schiff von Fawcett in Liverpool und entwickelte nicht ganz 20 PS, womit eine Maximalgeschwindigkeit von etwa 11 km/Std. möglich wurde.

Am 2. Dezember 1824 unternahm die *Max Joseph* mit den beiden Eigentümern an Bord in fünf Stunden die erste Fahrt von Friedrichshafen nach Lindau, wo Kanonenschüsse der dort versammelten grossen Menschenmenge die Ankunft verkündeten. Drei Tage später erschien das Dampfschiff in Konstanz. Da die Weiterfahrt in den Untersee geplant war, hatte man von dem 25 Fuss hohen Kamin vorsorglicher Weise schon in Friedrichshafen die Hälfte abgenommen.

Fahrt der *Max Joseph* nach Schaffhausen

Nach einem kurzen Aufenthalt in Konstanz wurde zur Rheinfahrt aufgebrochen. Ohne Schwierigkeiten gelang die Durchfahrt unter der Brücke und das Dampfboot fuhr in den Untersee hinaus. Durch die unerwartete Ankunft eines Dampfschiffes war auf beiden Ufern bald alles in Bewegung. Jeder wollte dieses Wunderwerk der Technik gesehen haben. Nachdem die Besitzer des Schiffes vor Arenenberg der Königin Hortense eine Huldigung dargebracht hatten, gelangten sie nach Stiegen, wo wegen der dortigen Durchfahrtsverhältnisse ein Halt eingeschaltet werden musste. Ein aus Stein herbeigeholter Steuermann führte das Schiff sicher gegen Stein, so dass es den Bewohnern des Städtchens vergönnt war, bereits drei Tage nach der ersten Ausfahrt dieses mit Dampfkraft fahrende Schiff bestaunen zu dürfen. Durch seine rasche Wendung kurz vor der Brücke erregte es die Bewunderung der riesigen Zuschauermenge. Die Fahrt von Konstanz bis hieher hatte lediglich 75 Minuten gedauert, was besonders beachtet wurde. Der Galerieaufbau und der hohe Wasserstand verhinderten die beschlossene Fahrt unter der Brücke hindurch nach Schaffhausen, und so wurde eben in Stein angelegt. Jedermann durfte das Dampfboot besteigen und selbst einen Augenschein von der Einrichtung nehmen, was sich natürlich die wenigsten entgehen liessen. Am Tage darauf verkündete ein Kanonenschuss die Rückfahrt nach dem Bodensee, und die zahlreichen skeptischen Leute am Ufer konnten sich überzeugen, dass das Dampfschiff schneller ihren Augen entschwand «als ein gewöhnliches Schiff mit ausgespanntem Segel und bei stärkstem Wind». Ueber die Stimmung in Konstanz berichtete die «Thurgauer Zeitung» (Nr. 50): «Den 6ten December lief zu Konstanz eine ungemein grosse Anzahl Menschen auf dem Walle am Rhein und der sogenannten Obermauer zusammen, um an dem dort noch nie gesehenen Schauspiele, wie ein Schiff ohne Menschenhände oder Wind getrieben, den Rhein herauf und unter der Rheinbrücke durchfahre, Anteil zu nehmen. Alles war voll banger Erwartung, wie die Maschine den Andrang des heftig entgegenströmenden Rheins überwinden würde. Allein das Resultat war weit über alle Erwartung. Das von Stein zurück gekommene Dampfschiff fuhr mit einer Schnelligkeit durch den reissenden Strom, wie kein anderes gewöhnliches Schiff vom heftigen Strome getrieben, abwärts fährt.»

In Schaffhausen vernahm man den Dampfschiffbesuch in Stein mit Freude, die «Erneuerte Schaffhauser Zeitung» (Nr. 102) bedauerte jedoch in einem Artikel, dass die Weiterfahrt nach der Kantonshauptstadt nicht zustande gekommen war. «Indes fehlte nur wenig mehr als ein Schuh, welches Hindernis sich übrigens gehoben hätte, wenn das Boot eine Ladung bei sich gehabt hätte, welche dasselbe immer 10 Zoll bis 1 Schuh tiefer eingesenkt, und wenn nicht Gegenstände auf dem Verdeck höher als der Schornstein, der bei Durchfahrten unter Brücken völlig



Ankunft des Dampfschiffes *Max Joseph* in Konstanz, 1824
Reproduktion einer Photographie im Stadtarchiv Konstanz
(kolorierte Darstellung von Nicolaus Hug).

herabgelassen werden kann, befunden haben würden. Uebrigens wird versichert, dass die grösste Länge des Sees, von Bregenz bis Konstanz, und von da bis Schaffhausen in 8—8½ Stunden hin und umgekehrt in 9—9½ Stunden, der ganze Weg von Schaffhausen und an beiden Ufern des Sees hingegen: Konstanz, Arbon, Rorschach, Bregenz, Lindau, Friedrichshafen, Mörsburg, Ueberlingen, Sernatingen und von da an der Mainau vorbei über Konstanz nach Schaffhausen zurück in 23—24 Stunden wird gemacht, und so eine der interessantesten Reisen in zwei Tagen mit aller Sicherheit, Bequemlichkeit und Annehmlichkeit unternommen werden können — eine Reise, die dieses Dampfboot vom Frühjahr an jede Woche ein- oder zweimal zu unternehmen gedenkt.» Allerdings fehlte es nicht an Stimmen, welche auf die heimtückischen Stellen im Rhein unterhalb Steins hinwiesen, bekannt unter den Namen «Salzfresser» und «Apfelfresser», von denen sie eine Erschwerung der Dampfschiffahrt erwarteten.

Zu wiederholten Malen wurde der Schaffhauser Bevölkerung angekündigt, dass die Fahrt der *Max Joseph* bis zu ihrer Stadt kurz bevorstehe. Allein sie mussten sich noch bis zum 22. April 1825 gedulden, bis sie dem Einlaufen des

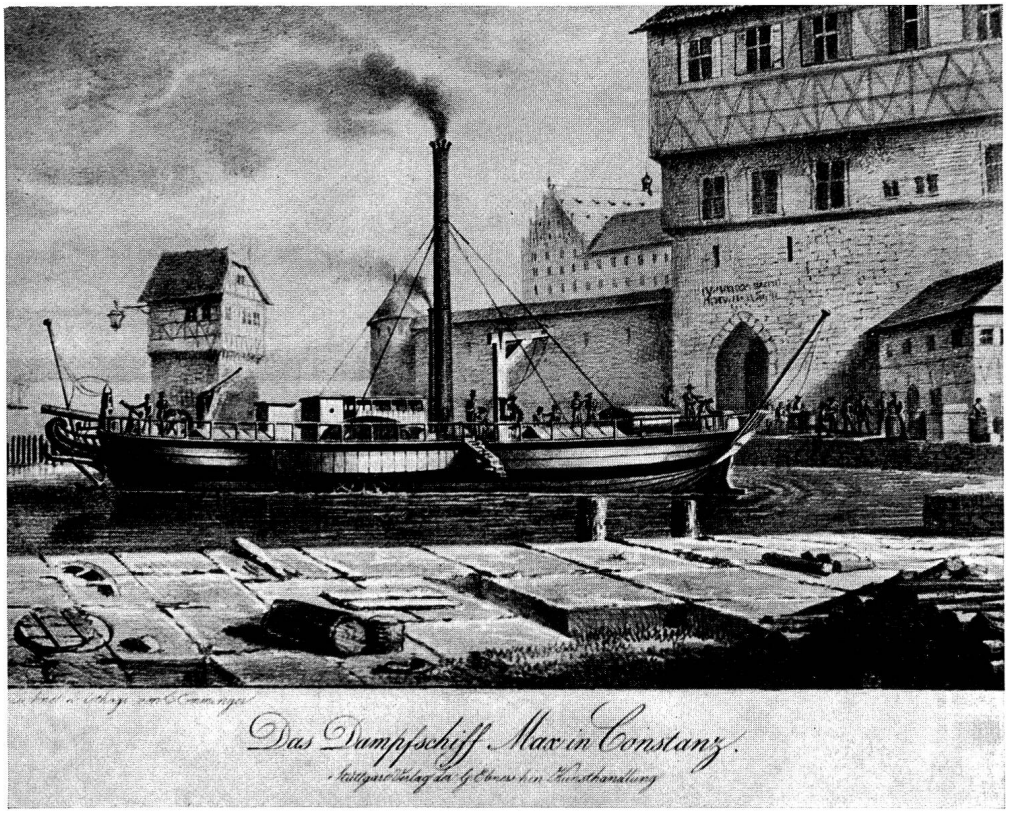
Dampfbootes beiwohnen konnten. Sogar an diesem Tage war die Ankunft in Schaffhausen nicht sicher, denn durch das starke Heizen des Ofens mit Föhrenholz hatte sich das Kamin derart mit Russ angefüllt, dass es zuerst gereinigt werden musste. Mit etwelcher Verspätung traf das längst erwartete Dampfschiff nachmittags 4 Uhr in Schaffhausen ein, wo es von einer grossen Menge Neugieriger dies- und jenseits des Rheines empfangen wurde. Unter den Klängen einer aufgebotenen Musikkapelle und dem Abfeuern der beiden kleinen Schiffskanonen schwenkte es dem Landeplatz zu. Auf die Nachricht hin, dass das Schiff nun endlich gekommen sei, setzte eine wahre Völkerwanderung nach der Schifflände ein, welche bis spät in die Nacht hinein andauerte. Wie in Stein, so wollte auch hier niemand die Gelegenheit verpassen, ein durch Dampfkraft getriebenes Schiff sehen zu können. Viele Beschauer fanden allerdings, dass mit der Fahrt rheinabwärts die Tüchtigkeit dieses Dampfschiffes noch nicht genügend bewiesen sei und zweifelten stark daran, dass das Boot sich auch auf der Bergfahrt bewähre. Vor allem die Schaffhauser Schiffsleute machten keinen Hehl daraus, dass sie auf ein Misslingen hofften.

Die Abfahrt des Dampfschiffes nach Konstanz war auf Schlag zwölf Uhr anderntags festgesetzt worden. Noch am gleichen Abend wollte man in Konstanz zurück sein. Schon Stunden vorher hatte sich eine gewaltige Menschenschar eingefunden, um diesen entscheidenden Zeitpunkt nicht zu verfehlen. Ueber diese Rückfahrt rheinaufwärts berichtet recht ausführlich der «Allgemeine Schweizerische Korrespondent» (Nr. 34 vom 27. April): «Der merkwürdige Augenblick rückte endlich heran, die Heizung des Ofens begann, der Dampf sammelte sich, diejenigen, welche die Fahrt, sei es aus Neugierde, oder um diese Gelegenheit zu einer vorhabenden Reise nach Konstanz zu benutzen, mitfahren wollten, bestiegen das Schiff. Der Eigentümer, Hr. von Cotta, der nebst seiner Gattin persönlich zugegen war, ordnete, befahl, beaufsichtigte alles; der Steuermann ergriff das Ruder, die Musikanten die Instrumente, die Kanonen wurden gelöst, das Signal, die Maschine in Bewegung zu setzen, endlich gegeben, und das Schiff punkt dreiviertel auf ein Uhr von der Nähe des Ufers in die grössere Tiefe des Flusses gestossen. Das Schwenken der Hüte, das Lebewohl-Zunicken vom Ufer zum Schiff und vom Schiff zum Ufer, die allgemeine Bewegung auf diesem und jenem gaben dem Ganzen das Ansehen, als ginge die Reise übers Meer nach weitentfernten Gegenden, und müsse man des Wiedersehens auf lange Zeit entbehren. Doch mit Musse konnten die Zurückgebliebenen den sich Entfernenden nachsehen; denn nicht mit der Blitzesschnelle, wie vielleicht mancher sich einbildet, fuhr das Schiff, wenngleich keine stärkere Ladung als etwa 60—70 Personen enthaltend, stromaufwärts, sondern nur in dem Verhältnis eines gewöhnlichen Fussgängers, so sehr auch der Befehl gegeben worden war, die bewegende Kraft der Maschine aufs höchste zu steigern, und so tätig auch die mit der Heizung des Ofens beauf-

tragten Arbeiter, gleich Dienern der Hölle, das lodernde Feuer zu unterhalten suchten. Kaum aber hatte man das Kloster Paradies im Rücken, und war kurz vorher, wie wir das schon früher in der ‚Allgemeinen Zeitung' gelesen haben, geweissagt worden, dass wahrscheinlich in der Folge die Fahrt von Schaffhausen nach Lindau, längs beider Seeufer, der Insel Mainau und zurück nach Schaffhausen innerhalb zwei Tagen werde gemacht werden können, als es immer langsamer ging, und, sei es aus Mangel an Dampf oder wegen irgend einer unrichtigen Konstruktion der Maschine, das Schiff sich in der Richtung des eine kleine Stunde von hier entfernten badischen Orts Büsingen, wohin es in einem ungefähr gleichen Zeitraume gelangt war, durchaus nicht mehr vorwärts wollte. Die Maschine, die kurz vorher noch 10 Pferde Kraft haben sollte, wovon aber ein nur mit acht Pferden gezogenes, beladenes und dennoch schneller im nämlichen Augenblick vorbeifahrendes Schiff das Gegenteil bewies, wurde gestellt, die Anker ausgeworfen, neuer Dampf gesammelt, und rüstig gearbeitet, die Fahrt fortzusetzen.» – Nach einem längern Halt, der für die Passagiere immer ungemütlicher zu werden begann, kam einer der Schiffsleute aus Schaffhausen mit seinem Kahn rheinabwärts. Das Schiff war den meisten Reisenden erwünscht, und so brachte der Schiffsmann sie in zwei Fahrten ans Ufer. Die beiden Anker vermochten trotz der Erleichterung das Schiff kaum mehr zu halten. Die Schiffsbesatzung warf den am Ufer stehenden Leuten Stricke zu, die das Dampfschiff an einer Tanne festbinden konnten. Nach 1½ Stunden gelang es endlich, das Boot wieder in Fahrt zu setzen und gegen 7 Uhr abends wurde Diessenhofen glücklich erreicht. Abschliessend meinte der «Korrespondent»: «Diese erste Probe wird, wir zweifeln nicht daran, den Hrn v. Cotta binnen den nächsten Jahren zu keiner zweiten veranlassen und wir bedauern mit vieler Teilnahme, dass ihm dieses widrige Ereignis gerade am Georgstag begegnen musste, der unsern Schiffern in desto angenehmerem Andenken bleiben wird.»

Die Weiterfahrt tags darauf ging dann, abgesehen von zwei weitern Halten beim Schupfen und unterhalb der Stadt Konstanz, etwas besser vonstatten. Ohne Schwierigkeiten wurden die kritischen Stellen unterhalb Steins gemeistert. Im stilleren Gewässer des Untersees konnte die *Max Joseph* ihre Fähigkeiten wieder eher zur Entfaltung bringen.

Die Schiffahrtsgesellschaft liess sich durch diese etwas unglücklich verlaufene Rheinfahrt nicht allzu stark beeindrucken. Sie setzte das Schiff auf dem Bodensee ein. Um den fortgesetzten Anfeindungen der Lindauer Schiffsleute zu entgehen, bemühte sich Cotta darum, für sein Unternehmen einen neuen Stützpunkt zu erhalten. Ein von Baden ausgestelltes Privilegium ermöglichte regelmässige Fahrten von den badischen Orten Konstanz, Ueberlingen und Sernatingen (Ludwigshafen) nach Rorschach. Schon anfangs Juni 1825 kündigte der «Direkteur des Dampfschiffes *Max Joseph*», J. Beutter in Konstanz, eine Intensivierung der



Dampfschiff *Max Joseph* im Hafen von Konstanz, um 1825
Lithographie von Eberhard Emminger, Rosgartenmuseum Konstanz.

Schiffskurse an. Gleichzeitig wurde das Boot durch die Herren Cotta und Church bei der «Compagnie d'Assurances générales contre l'Incendie» um 70 000 Franken gegen die Gefahren von Feuer und Wasser versichert.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee brachte viel Leben und Bewegung in die Anlegeorte an beiden Ufern. An einem schönen Sonntag zählte man in Rorschach 130 fremde Kutschen und Chaisen, welche von auswärts mit Gästen eingetroffen waren, die eine Schiffahrt zu unternehmen wünschten. Auch zu Schulausflügen wurde das Boot schon im ersten Betriebsjahr fleissig benützt. Etwelche Aufregung verursachte der Brand eines alten Häuschens in Ueberlingen. Durch die vorzeitige Wegnahme des Kamins am Dampfschiff *Max Joseph* war ein Funke auf das Gebäude übergesprungen. Ungeachtet aller Schwierigkeiten, die der Dampfschiffahrt erstanden, waren doch der technische Fortschritt und die Ueberlegenheit des Dampfbootes über Segelschiff und Ruderboot klar zutage getreten

und liessen sich nicht mehr wegdiskutieren. Unterdessen waren auch an den übrigen Schweizerseen eifrige Bemühungen in Gang gekommen, die Dampfschiffahrt einzuführen.

Bei Betriebsunfällen, welche für die *Wilhelm* nie besonders gewichtig waren, versah während der Reparaturzeit die *Max Joseph* deren Dienst. Infolge starker Inanspruchnahme zeigte sich bereits nach vier Jahren die Notwendigkeit eines gänzlichen Neubaues des hölzernen Schiffskörpers, wofür der König von Württemberg die besten Eichenstämme aus den königl. Forsten bei Bebenhausen zur Verfügung stellen liess. 1832 erhielt die *Wilhelm* einen neuen Dampfkessel und versah den Dienst noch bis 1848, zuletzt als Reserveschiff.

Die *Max Joseph* erwies sich auf die Dauer weniger haltbar und solid, als man es sich vorgestellt hatte. Die wiederholt notwendigen Reparaturen zehrten die bescheidenen Betriebseinnahmen auf. Fortgesetzter Verdruss und unangenehme Widerwärtigkeiten brachten Cotta schliesslich dazu, das Dampfboot der bayrischen Regierung zum Kauf anzubieten, stiess jedoch auf keinerlei Interesse. Als sich 1829 die Notwendigkeit ergab, den hölzernen Schiffskörper zu erneuern, konnte sich Cotta zu einem weiteren finanziellen Einsatz nicht mehr entschliessen, stellte den Betrieb seines Unternehmens ein und veräusserte das Boot auf Abbruch.

III. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz

Gründung eines badischen Unternehmens

Der frühe Abgang der *Max Joseph* wurde vor allem in den badischen Seeorten bedauert. Bald fanden sich einige Männer zusammen, welche gesonnen waren, als Ersatz des Cottaschen ein neues Dampfbootunternehmen ins Leben zu rufen. Schon im August 1829 erging ein von Caspar von Vanotti aus Ludwighafen verfasster Aufruf an die Oeffentlichkeit. Er rief «die Freunde fortschreitender Gewerbskultur und gemeinnütziger, zeitgemässer öffentlicher Anstalten zur Bildung einer wohleingerichteten Dampfschiffahrtsanstalt für die Badischen und Schweizerischen Uferplätze des Bodensee's» auf. Eigentlicher Initiant scheint jedoch der früher schon genannte Macaire gewesen zu sein. Es bildete sich in der Folge ein provisorischer Ausschuss, dem neben weitern Persönlichkeiten auch Postdirektor Steinmann als Vertreter des Kaufmännischen Direktoriums von St. Gallen angehörte. Nach Verhandlungen mit der Regierung des Grossherzogtums Baden wegen den der neuen Gesellschaft zu erteilenden Privilegien konstituierte sich am 12. Juli 1830 die «Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz». Zu deren Präsidenten wurde David Macaire gewählt.