

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

Artikel: Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein
Autor: Ruh, Max
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: 08.02.2026

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

Neujahrsblatt
der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen
Nr. 21/1969

*Die ersten Dampfschiffe
auf Untersee und Rhein*

Max Ruh, Schaffhausen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	49
I. Das Dampfbootprojekt J. C. Bodmers	49
II. Dampfschiffahrtsbestrebungen in den drei süddeutschen Staaten	53
Schiffsbau in Friedrichshafen	53
Fahrt der <i>Max Joseph</i> nach Schaffhausen	57
III. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz	62
Gründung eines badischen Unternehmens	62
Die Probefahrt auf dem Rhein	65
Der Vorfall des 26. Juli 1832	70
IV. Erfolg und Aufschwung der Dampfschiffahrt	74
V. Uebersicht über die ersten Dampfschiffe auf Bodensee und Rhein	77

Einleitung

Seit dem frühen Mittelalter, ja schon zur Römerzeit, war die Bodenseegegend Schnittpunkt wichtiger Verbindungswege. Das Aufkommen des Handels führte zu einer eigentlichen Blütezeit der Städte rund um den Bodensee. Eine bedeutende Rolle im Ost-West-Verkehr spielte dabei auch Schaffhausen, dessen Entstehung und Entwicklung durch die Lächen und den Rheinfall, die einen Unterbruch der Schiffahrt bedingten, entscheidend begünstigt wurden. Die mit der Schiffahrt verbundenen Gred-, Stapel- und Zollrechte waren für deren Inhaber eine ansehnliche Einnahmequelle und boten vielen Menschen Verdienst und Nahrung.

Die Bestrebungen um die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und dem Rhein fallen in eine Zeit, wo die Bedeutung des ost-westlichen Handelsverkehrs merklich zurückging, nicht zuletzt durch den bessern Ausbau des Strassennetzes. An das Binnengewässer grenzten zudem damals fünf Staaten: das Grossherzogtum Baden, die Königreiche Württemberg und Bayern, das Kaiserreich Oesterreich und die Schweiz. Das Bestreben nach Unabhängigkeit gegenüber dem Nachbarstaat fand seinen sichtbaren Ausdruck in der Gründung eigener Schiffahrtsunternehmen, später in der Linienführung der ersten Eisenbahnen.

I. Das Dampfbootprojekt J. C. Bodmers

Schon zehn Jahre nachdem Robert Fulton auf dem Hudson in Nordamerika einer staunenden Weltöffentlichkeit den ersten, leistungsfähigen Raddampfer *Clermont* vorgeführt hatte, plante der in Konstanz ansässige Zürcher Johann Caspar Bodmer (1776–1827) ebenfalls den Bau eines solchen sich aus eigener Kraft fortbewegenden Schiffes. Woher er die Anregung zu diesem Unternehmen bezog, ist nicht bekannt. Jedenfalls griff er als ein initiativer und rastlos tätiger Mann zuversichtlich die Idee eines Dampfbootes für den Bodensee auf und versuchte, sie in Wirklichkeit umzusetzen.

Der Tradition der Familie entsprechend hatte J. C. Bodmer den Beruf des Tuchscherers erlernt. Er trat anschliessend in holländische Kriegsdienste, wo er bis 1797 als Fähnrich diente. Nach seiner Heimkehr wirkte er wenige Monate als Quartiermeister in seiner Vaterstadt. Als erklärter Feind der Franzosen schloss er sich darauf für kurze Zeit als Offizier dem Emigranten-Corps Roverea an. Doch schon im Spätherbst 1800 finden wir ihn wieder in Zürich, wo er die Torfkohlenbrennerei einzuführen versuchte, um sich eine Existenz zu schaffen. Ein Erfolg blieb jedoch aus, so dass er erneut in fremde Kriegsdienste trat und es im russischen Heer bis zum Rittmeister brachte. 1809 finden wir ihn bei seinem später nach England ausgewanderten Bruder Johann Georg, mit dem zusammen er in St. Bla-

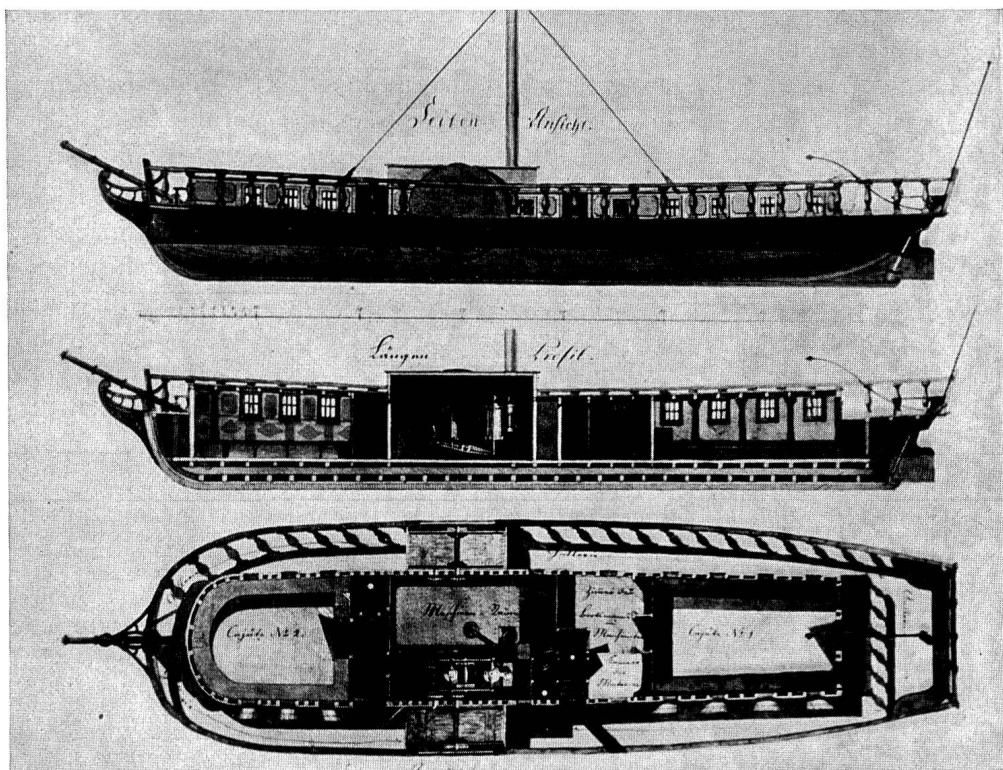
sien eine Spinnerei errichtete. Drei Jahre darauf versuchte er in Konstanz eine Konkurrenzfirma aufzubauen. Gleichzeitig trat er mit dem Schaffhauser Kaufmann Joh. Mich. Forster in Verbindung, um die von diesem erworbene Papierfabrik in den Mühlenen in eine Baumwoll-Spinnerei umwandeln zu helfen. In diese Zeit fallen auch seine ersten Pläne zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Er setzte die Oeffentlichkeit von seinem Vorhaben in Kenntnis, nicht zuletzt darum, weil er zur Ausführung seines kühnen Planes Geldgeber benötigte. Die Baukosten des Dampfschiffes wurden auf 1000 Louisdors veranschlagt. Den künftigen Aktionären, denen Bodmer die 20 ausgefertigten Aktien zu 50 Louisdors verkaufen wollte, versprach er eine erste Gesamtjahreseinnahme von 400 Louisdors. So meldeten sich denn bald fortschrittsgläubige Leute, welche gesonnen waren, solche Aktien zu erwerben. Dem Neuen gänzlich verschlossen schien das Kaufmännische Direktorium von Schaffhausen zu sein. Ueber den Bürgermeister hatte Bodmer versucht, dieses zum Kauf einer Aktie zu 50 Louisdors zu veranlassen. Nach kurzer Beratung «wurde einmütig beschlossen, denselben mit seinem Begehrn geradezu abzuweisen».

Ende Februar 1817 waren sämtliche Aktien verkauft und Bodmer versprach, das Schiff würde in sechs Monaten von Stapel gelassen. Unter den Aktionären befanden sich nach einer Notiz im «Allgemeinen Schweizerischen Korrespondenten» Prinz Eugen, die Herzogin von St. Leu (Königin Hortense) und ein thurgauischer Regierungsrat; fünf Aktien wurden aus Wien bestellt, die Namen weiterer angesehener Aktionäre blieben unbekannt. Um die nötigen Bestandteile einzukaufen zu können und zum nähern Studium des Schiffsbaus, verreiste Bodmer zunächst nach England. Er versprach sich von seinem Dampfschiff einen grossen Erfolg. Damit er nicht mit den Schiffszünften in Konflikt geriet, sollte es nur Personen und keine Waren befördern. Für die Reise von Schaffhausen nach Rorschach rechnete er mit einem Zeitaufwand von siebeneinviertel und von da bis Lindau mit fünfviertel Stunden. Für die Rückreise glaubte er, dank der Strömung eine volle Stunde einsparen zu können. Als Schiffsbesatzung sah er einen Kapitän, einen Steuermann und sechs Matrosen vor. Den auf 7000 bis 8000 Zentner Steinkohle errechneten jährlichen Bedarf hoffte Bodmer aus den thurgauischen Kohlengruben bei Egelshofen, deren Rentabilität auf Veranlassung des Regierungsrates Freienmuth damals gerade untersucht wurde, zu einem wohlfeilen Preis decken zu können.

Nach seiner Rückkehr aus England wurde der Bau des hölzernen Schiffskörpers von etwa 70 Fuss Länge und 18–20 Fuss Breite tüchtig vorangetrieben. Der Grossherzog von Baden, Karl Ludwig, der diesem Unternehmen mit Sympathie gegenüberstand, hatte Bodmer ein Lokal in der ehemaligen Abtei Petershausen zuweisen lassen. Ende Sommer war das Dampfschiff soweit eingerichtet, dass auf

den 30. September der Stapellauf in Aussicht genommen werden konnte. Zwei Tage zuvor hatte Bodmer noch die Ehre, vom württembergischen Königspaar empfangen zu werden. Aus Schaffhausen kommend, wo die beiden den Rheinfall besichtigt hatten, unternahmen sie den Rückweg über Konstanz. «Daselbst geruheten Ihre Majestäten, den Mechanikus Herrn Kaspar Bodmer zu Sich kommen zu lassen, und nachdem Sie sich mit ihm, mit gewohnter herablassender Güte, unterhalten, besichtigten Sie das von besagtem Herrn Bodmer erbaute Dampfschiff zu Petershausen, und kehrten am Montag Nachmittag wieder in Ihre Staaten zurück. Am Dienstag (30. Sept.) wurde dann unter türkischer Musik und dem Abfeuern mehrerer Kanonen das Dampfschiff von Stapel gelassen.» («Thurgauer Zeitung» Nr. 40 vom 4. Okt. 1817.) Zu Ehren der Gattin des Grossherzogs von Baden wurde das Boot auf den Namen *Stephanie* getauft. Dem Schiff fehlte allerdings noch das Entscheidendste, nämlich die aus England erwartete Dampfmaschine. Voller Begeisterung meldete die «Zürcher Zeitung» vom 7. Oktober ihren Lesern, «dass mit Ende November das Dampfschiff den regelmässigen Lauf



Dampfboot *Stephanie*
Reproduktion einer Photographie im Stadtarchiv Konstanz.

zwischen Schaffhausen und Lindau antreten kann». Die Zeitungsnotiz vom 11. November klang dann jedoch weniger optimistisch: «Das Dampfschiff des Mechanikers Bodmer zu Konstanz liegt nun zwar im Wasser, wird aber seinen Lauf sobald nicht antreten können, da verschiedene Umstände (und zwar ein Hauptumstand) dessen Vollendung verzögern.» Da Bodmers Geldgeber und übrige Interessenten auf die endgültige Fertigstellung des Dampfschiffes drängten, baute dieser nach längerem vergeblichen Warten schliesslich als Notbehelf die unbenützte Dampfmaschine aus seiner eingegangenen Spinnerei in den Schiffskörper ein. Mitte April 1818 unternahm er eine erste kleine Versuchsfahrt. Auf Monatsende wurde die eigentliche Jungfernreise vorgesehen. In einer Korrespondenz aus Konstanz berichtete die «Zürcher Zeitung» darüber: «Aus mannigfachen Ursachen ward bisher die Ankunft der, der Grösse des hiesigen Dampfschiffes angemessenen, in Holland liegenden Dampfmaschine verzögert. Da aber der Mechaniker Bodmer anderweitigen Geschäften nothwendig entgegenseilen musste, begnügte er sich, bis zur Ankunft jener, das Schiff mit einer kleinen Maschine provisorisch zu versehen, vermittels welcher am letzten 29. April mit einer der Kraft der Maschine angemessenen Geschwindigkeit, dasselbe die Fahrt nach Meersburg und von da zurück gemacht, und die Erwartungen der Sachkundigen befriedigt hat. Er bestätigte dadurch die Möglichkeit der Ausführung, und verschiebt die Darlegung ganz entsprechender Resultate auf die Ankunft der bestellten, dazu geeigneten (nun seit Jahr und Tag erwarteten) grossen Maschine.»

Für die Fahrt nach Meersburg hatte man vier Stunden benötigt. Um die Rückfahrt noch etwas zu beschleunigen, wurden zusätzlich zwölf Ruderer eingesetzt. Die Dampfmaschine aus England erreichte Konstanz nie. Die englischen Konstrukteure hatten dieselbe in Köln beschlagnahmen lassen, da Bodmer für deren Kosten nicht aufzukommen vermochte. Infolge seiner mangelhaften Fachkenntnisse und seiner geringen finanziellen Sorgfalt waren die Geldmittel längst vollständig aufgebraucht. Durch die Flucht nach Württemberg entzog er sich den ihn bedrängenden Gläubigern. Kurze Zeit später stand er als Direktor den grossherzoglichen badischen Salinen von Bruchsal vor, fand aber auch in dieser Stellung keine Befriedigung. 1825 finden wir ihn in Paris, ein Jahr darauf in London. 1827 starb Bodmer in Budapest, wo er sich mit dem Bau von Eisenbahnen beschäftigte.

Das Dampfschiff wurde vorläufig beim Pulverturm unterhalb der Brücke in Konstanz angelegt. Es blieb trotz aller Hoffnungen des Erbauers unvollendet. 1821 wurde das Boot auf Abbruch versteigert, so dass die Spötter, die sich dieses Misserfolgs angenommen hatten, recht behielten; für den Volksmund wurde die *Stephanie* zur «Steh', fahr' nie». Wenn auch dieser erste Versuch, die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee einzuführen, nicht gelang, so zeugte er dennoch vom persönlichen Einsatz und Wagemut des Initianten.

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.

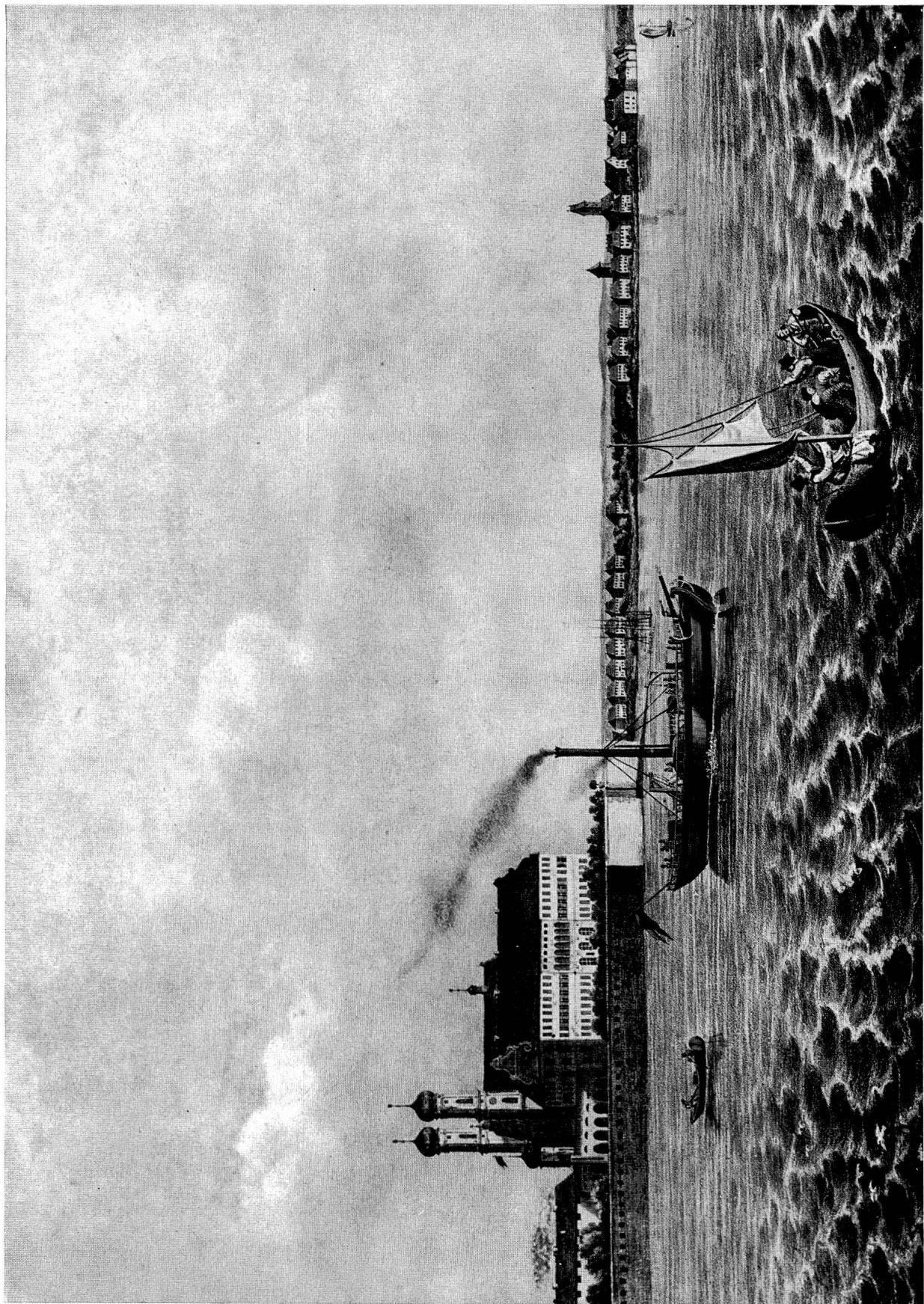
Während der König von Württemberg selbst die Anstalten zum Bau eines Dampfers ergriff, bewarben sich gleichzeitig Cotta um ein bayrisches und Macaire um ein badisches Privilegium zur Betreibung der Dampfschiffahrt. Die Erstellung der Schiffe wurde von allen drei Seiten dem Konsul Church übertragen, der 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 widersetzen Schifferschaft nicht nur ihr gesamtes Material ab, sondern auch die Abfahrerrechte 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 obren 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 Schaffhauens 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 Konstanzerische



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

Kreisdiretorium 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.»

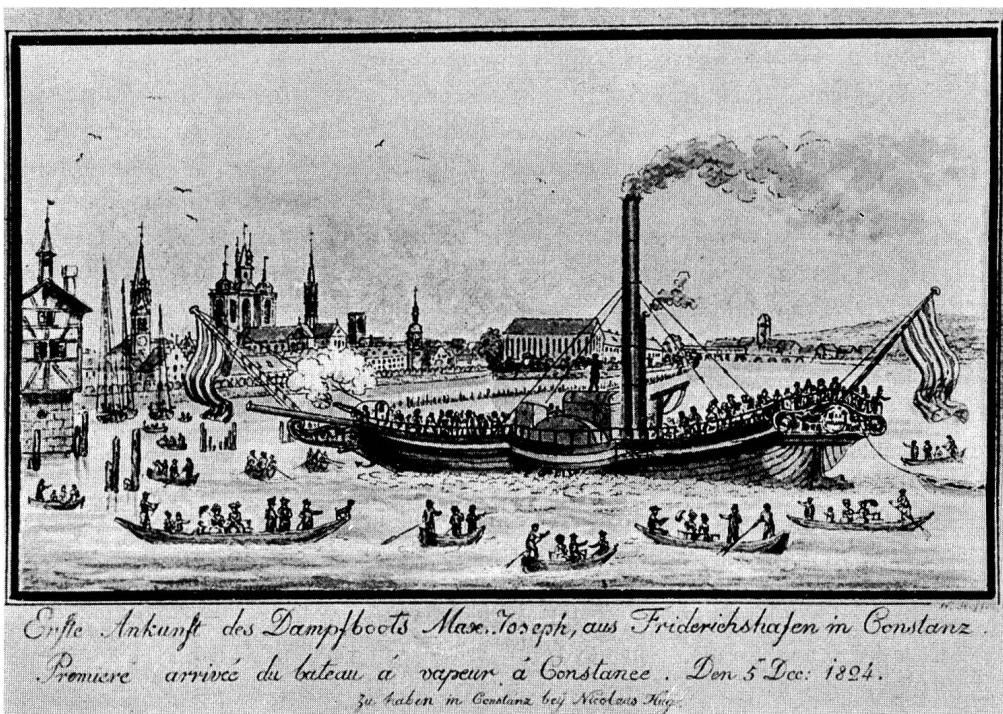
Für die gleiche Zeit wurde auch die Fertigstellung des zweiten Dampfschiffes erwartet. Mit höchster Genehmigung wurde ihm der Name des Königs von Bayern, *Max Joseph*, gegeben. Das Schiff, ebenfalls aus Holz gebaut, unterschied sich vom ersten vor allem dadurch, dass es etwas kleiner war (75 engl. Fuss 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 entchwand «als ein gewöhnliches Schiff mit ausgespanntem Segel und bei starker 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

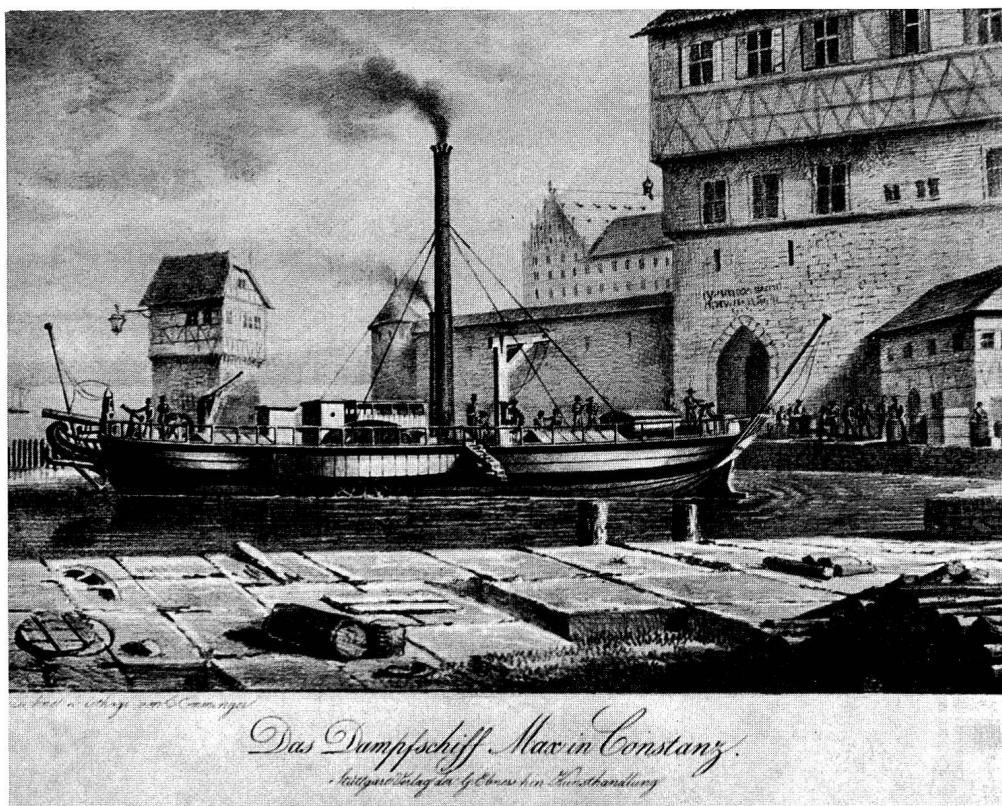
Dampfbootes beiwohnen konnten. Sogar an diesem Tage war die Ankunft in Schaffhausen nicht sicher, denn durch das starke Heizen des Ofens mit Föhrenholz hatte sich das Kamin derart mit Russ gefüllt, dass es zuerst gereinigt werden musste. Mit etwelcher Verspätung traf das längst erwartete Dampfschiff 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 Besucher 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 verfehlten. 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, gewissagt 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 unsren Schiffen 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 (Ludwigs-hafen) nach Rorschach. Schon anfangs Juni 1825 kündigte der «Direktor 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 benutzt. 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

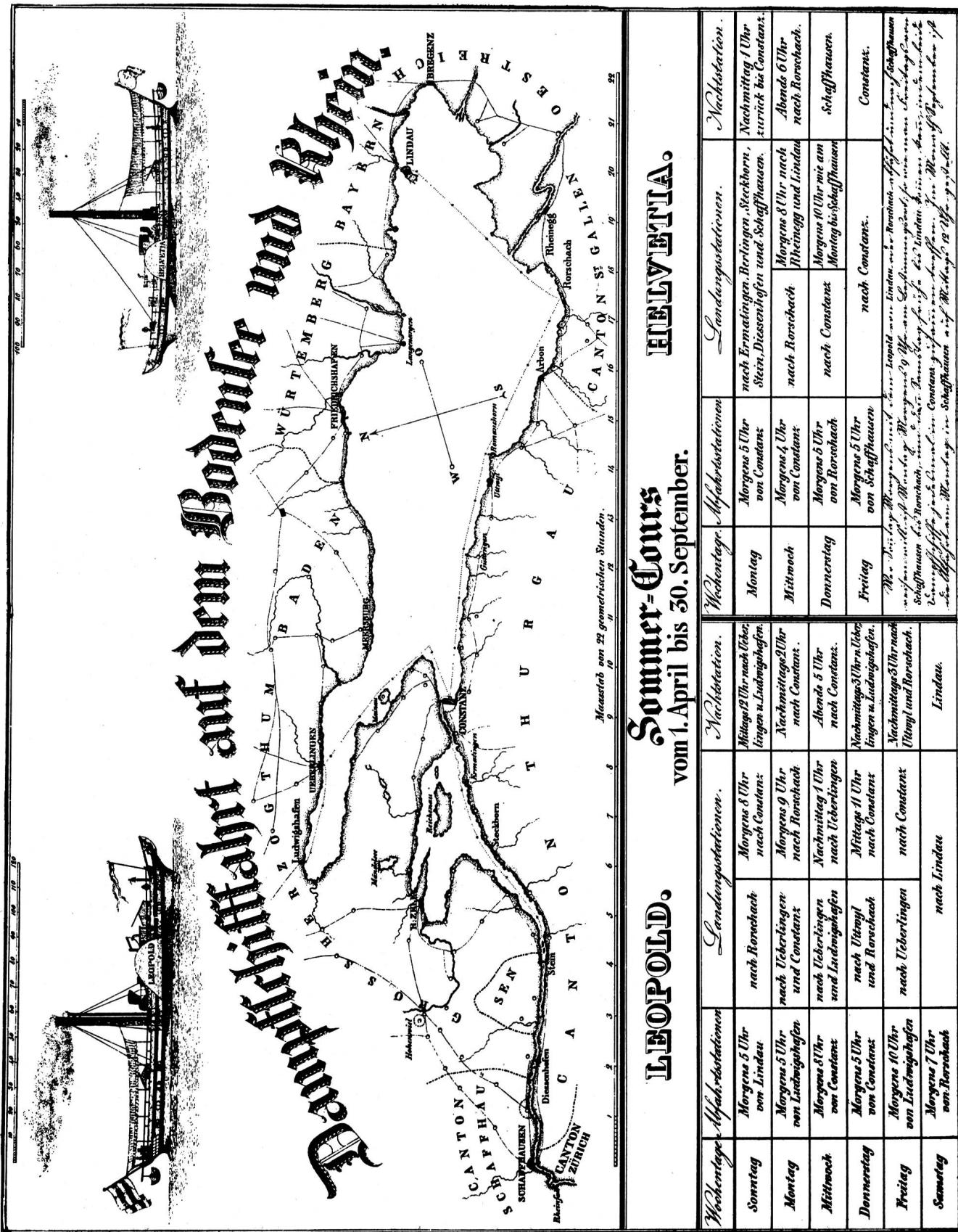
Gründung eines badischen Unternehmens

Der frühe Abgang der *Max Joseph* wurde vor allem in den badischen Seerorten 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 Ludwigshafen 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.

Zweck der Gesellschaft war es, «durch Errichtung der Dampfschiffahrt die Verbindung, den Handel und Verkehr auf den Uferplätzen des Bodensees zu erleichtern und zu beleben. Demgemäß ist ihre Bestimmung, den Bodensee in seinem ganzen Umfange und den Rhein von Konstanz nach Schaffhausen mit Dampfschiffen zu befahren». In einem Brief vom 29. Januar 1830 war das Kaufmännische Direktorium von den Bevollmächtigten des provisorischen Ausschusses über das Projekt orientiert worden. Es wurde mitgeteilt, dass an der ersten Sitzung vom 26. Januar die Notwendigkeit erkannt worden sei, «den Wirkungskreis der Dampfschiffahrt nicht nur auf den ganzen Bodensee sondern auch auf den Rhein bis Schaffhausen auszudehnen». Gleichzeitig stellte der Absender das Ansuchen, durch die Uebernahme einiger Aktien an der Finanzierung mitzuwirken. Das Kaufmännische Direktorium verlangte vorerst näheren Aufschluss über die Bedingungen und Einsicht in den Plan der projektierten Dampfschiffahrt. Nach der Versicherung, dass das eine der zu erbauenden zwei Schiffe wöchentlich ein- bis zweimal nach Schaffhausen fahren würde, und in der Erkenntnis, «dass eine solche Verbindung für den Verkehr des hiesigen Plazes vortheilhaft und in jeder Beziehung die Zustandekommenung dieses Unternehmens sehr wünschenswerth seye», erklärte sich das Direktorium am 20. Mai 1831 bereit, vier Aktien zu 300 Gulden zu übernehmen. Zu gleicher Zeit wurde eine Spezialkommission mit der Aufgabe betraut, mit der Schiffsmeisterschaft Verhandlungen aufzunehmen. Zu Beginn des folgenden Jahres war es soweit, dass ein Vertragswerk zu beider Seiten Zufriedenheit vorlag und für die Schiffsleute auf fünf Jahre hinaus eine Entschädigung von 750 Gulden vorsah für die Ueberlassung des Warentransportes an die Dampfschiffgesellschaft. Am 29. Februar 1832 wurden die entsprechenden Verträge sowohl von der Gesellschaft als auch von den Schiffsmeistern genehmigt, so dass einer ungehinderten Schiffahrt nach Schaffhausen nichts mehr im Wege zu stehen schien.

Im November 1830 hatte der Grossherzog Leopold von Baden der Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Privilegium auf die Dauer von 25 Jahren verliehen. Darin wurde ihr für den damaligen badischen Hauptverkehrsplatz Ludwigshafen eine ähnlich günstige Stellung eingeräumt, wie sie seinerzeit die württembergische Gesellschaft in Friedrichshafen zugesprochen erhielt. Daneben wurden ihr noch eine Reihe von wertvollen Erleichterungen auch für die übrigen badischen Häfen zugesichert. Für ihre Angestellten als auch für sich kam die Gesellschaft in den Genuss der Gewerbesteuerfreiheit bei Staats- und Gemeindesteuern. Als Gegenleistung versprach die Gesellschaft eine besonders sorgfältige Bedienung des Platzes Ludwigshafen zu gewährleisten.

Mit dem Schiffsbaumeister Joseph Pritschard aus Dover wurden die Verträge zum Bau zweier Dampfboote abgeschlossen und bei der Firma Boulton Watt & Cie. in Soho die Dampfmaschine für das grössere Schiff bestellt und im voraus



Fahrplan der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz, um 1835 – Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.

bezahlte. In einem Brief an die Aktionäre vom 1. August 1831 teilte David Macaire diesen mit, «dass der Schiffsbau rasch voranschreitet, die grosse Maschine aus England bereits Mainz erreicht hat, demnach in wenigen Wochen hier eintreffen wird, und der Mechaniker aus der Fabrik Watt et Comp. schon mit Einrichtung der Maschinen für das Rheinschiff beschäftigt ist, daher wir die Hoffnung hegen, diesen Herbst noch die Fahrten beginnen zu können». Das kleinere Boot bekam nämlich eine Maschine, welche früher bereits im Dampfer *Union* auf dem Neuenburgersee ihren Dienst versehen hatte und 1828 u. a. auch in Schaffhauser Zeitungen zum Verkauf ausgeschrieben war. Wie die beiden ersten, waren auch die neuen, etwas grösser gebauten Schiffe, Glattdecks-Dampfer. Ebenso wurden einzylindrige Maschinen verwendet, die 40 resp. 28 Pferdestärken entwickelten.

Der Stapellauf des ersten Schiffes fand am 15. Oktober 1831 statt. Es wurde «demselben der Name Sr. königl. Hoheit unseres allverehrten Grossherzogs *Leopold* mit höchstdessen huldvollster Genehmigung feierlich gegeben». Unter den Ehrengästen befand sich auch die vormalige Königin Hortense von Holland, die wiederum zu den Aktionären zählte.

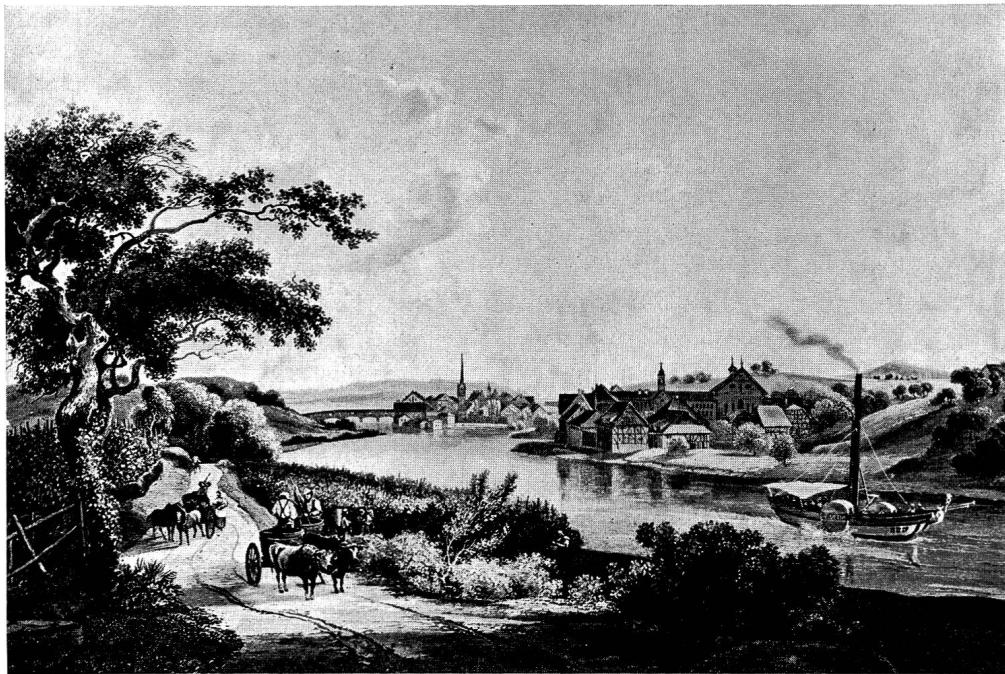
Dem für die Rheinfahrt bestimmten Schiff wurde am 15. November «in freudiger Berücksichtigung der freundschaftlichen Handbietung der freien nachbarlichen Schweiz zu dieser Unternehmung» der Name *Helvetia* gegeben. In der Stadtratsitzung vom 19. Dezember 1831 wurde vom Schaffhauser Stadtpräsidenten Johann Conrad Fischer der Vorschlag gemacht, «ob es nicht in den Ansichten des Kl. Stadtrathes liegen möchte, in betreff des nun mit dem neuen Jahre zum erstenmal hier erscheinenden Dampfschiffes etwas anzuordnen», doch wurde beschlossen, nichts zu unternehmen, ohne von der Regierung oder dem Kaufmännischen Direktorium eine Einladung hiezu erhalten zu haben. Anfangs Februar konnte der Bürgermeister dem Rat bekanntgeben, dass in Kürze die erste Probefahrt nach Schaffhausen unternommen werde, die nicht zuletzt deshalb gefordert worden war, «damit man sich überzeugen könne, ob das Dampfschiff Rhein aufwärts kommen und die regelmässigen Fahrten wirklich beginnen und ausführen könne».

Die Probefahrt auf dem Rhein

Am 15. Februar 1832 erreichte dann die *Helvetia* erstmals die Stadt Schaffhausen. Doch es war nicht nur das Dampfschiff, welches die Stadtbewohner zum Landeplatz oberhalb des Salzstadels zog. Unter den Passagieren befand sich nämlich Prinz Louis von St. Leu aus Arenenberg, der nachmalige Napoleon III.; dann war eine grosse Reisegruppe aus Konstanz an Bord und eine Anzahl Polen. Besonders die polnischen Flüchtlinge fanden die Sympathie der Schaffhauser. Wie überall hatte man auch hier den heldenmütigen Aufstand dieses Volkes gegen seine russischen Unterdrücker eifrig verfolgt und an vielen Orten gewährte man

den polnischen Flüchtlingsgruppen gastfreundliche Aufnahme, zu deren Betreuung sich eigentliche Polenvereine bildeten. Nach eingenommenem Mittagsmahl im Gasthof zum «Schiff» kehrten der Prinz und die übrige Gesellschaft auf das Schiff zurück. Unter Hochrufen auf Polen und andern Vivatrufen fuhr die *Helvetia* unter dem Schwenken der Hüte und Tücher wieder Konstanz zu. Die Rückfahrt liess allerdings die Erinnerung an diejenige aus dem Jahre 1825 wieder wach werden. Die «Erneuerte Schaffhauser Zeitung» (Nr. 14 v. 17. Febr.) orientierte ihre Leser folgendermassen: «Vergangenen Mittwoch, Mittags um 12 Uhr, ist das für die Rheinfahrt bestimmte Dampfschiff von Constanz zum erstenmal hier angekommen. Es war eine Probefahrt bei dem gegenwärtigen niedrigen Wasserstand. Das Resultat ist dazu befriedigend ausgefallen; es bedurfte 4 Stunden beim Herabfahren, was für diese Fahrt, zu welcher die volle Kraft noch nicht angewendet werden durfte, schnell genug ist. Um 3 Uhr fuhr es im Beisein einer zahlreichen Menge von Zuschauern wieder zurück. Allein hier zeigten sich bald Schwierigkeiten; es konnte die Kraft der Strömung nur mit Mühe überwinden, daher nur langsam vorwärts kommen. In der Nähe von Büsingen fuhr es auf einer seichten Stelle auf und konnte erst nach lange dauernden Anstrengungen mit Mühe wieder flott gemacht werden. So kam es am selbigen Abend statt nach Constanz zurück bloss nach Diessenhofen, wo diejenigen, welche in Hoffnung, noch am gleichen Abend wieder nach Hause eintreffen zu können, die Fahrt gewagt hatten, übernachten mussten. Freilich muss man auch sagen, dass der Rhein einen niedrigen Wasserstand hat, als seit langem. — Obwohl dasselbe (das Schiff *Helvetia*) in seinem Innern noch nicht völlig ausgerüstet ist, hat es doch sowohl durch seine Grösse, als durch seine bequeme Einrichtung und seine äussere Zier allgemein Beifall erhalten, und es lässt sich bei möglicher erleichterten Verbindung zwischen beiden Städten ein bedeutender Gewinn für den Verkehr erwarten. Vor dem Märze wird es nicht wieder hieher kommen.»

Der Pfarrer von Wagenhausen, Johann Jakob Mezger (1783—1853), hatte die Vorbeifahrt der *Helvetia* ebenfalls gesehen. Unterm 15. Februar notierte er in sein Tagebuch: «So eben, Morgens halb 11 Uhr fährt das neue Dampfschiff von Constanz bey der Propstey vorüber: ein neuer interessanter Anblick, den wir hinfert alle Wochen ein Paarmal bekommen sollen. Wer sollte dem menschlichen Erfindungsgeiste Schranken setzen wollen, da er so merkwürdige Dinge hervorbringt. Ich wünschte alle hundert Jahre wieder einmal auf diese Welt kommen und vernehmen zu können, was wieder Neues, Ausserordentliches erfunden worden sey. Nicht unmöglich scheint es mir, dass man die Dampfmaschine noch zur Luftschifferey gebrauchen werde.» Tags darauf finden wir den folgenden Eintrag: «Erst heüte Mittag kam das Dampfschiff von Schaffhausen zurück, weil es ein Paarmal in den Untiefen des jetzt besonders niedrigen Rheines stecken geblieben war.»



Dampfschiff *Helvetia* unterhalb Diessenhofen, um 1840
Lithographie von Salathé nach Louis Bleuler, Sammlung Dr. E. Brunner, Diessenhofen.

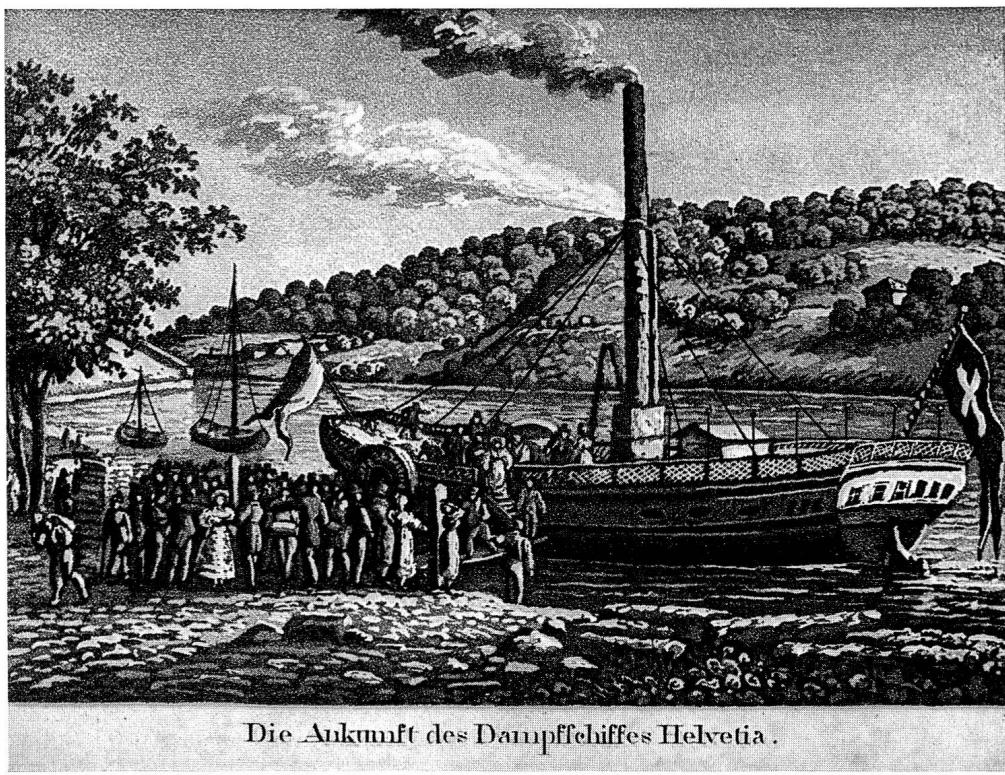
Das Auffahren wurde dann verschiedenerorts zum Anlass für Ausstreuungen genommen. Mit einem Aufruf gelangte die Verwaltung in Konstanz schon am 18. Februar an die Oeffentlichkeit, in dem es unter anderem hiess: «Jeder Anfang ist schwer, wir haben aber durch diese Fahrt beim niedrigsten Wasserstande die Ueberzeugung erhalten, dass die sichere Kenntnis der Steuerleute von dem Flussbett auch eine baldige Vertrautheit derselben für die Leitung des Schiffes herbeiführen wird, und die Fortsetzung der Fahrten nach und von Schaffhausen kann keinem Anstande unterliegen, und wird, sobald es die Bedürfnisse des Publikums erheischen, ihren geregelten Gang fortsetzen.» — Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass das Postamt Schaffhausen schon kurz nachher anstelle des Boten einen Postwagenkurs auf der Schweizerseite einrichtete: «Alle Montage und Freytage fährt die Diligence Morgens um 6 Uhr von hier ab, um nach ca. 5 Stunden in Constanz einzutreffen, von wo sie um 2 Uhr Nachmittags wieder abgeht, um Abends 7 Uhr hieher zurück zu kehren.»

Besonders im Kanton Thurgau hätte man es gerne gesehen, wenn die Schiffahrt wieder nach alten Regeln und ohne Dampfboote vor sich gegangen wäre. Ein Bericht in der «Thurgauer Zeitung» vom 13. Januar 1832 zeigt deutlich die Situation zu jener Zeit: «Die Dampfschiffe von Friedrichshafen und Konstanz

haben bald alle andere Schiffahrt verdrängt, und die thurgauischen Schiffleute zu Romanshorn, Uttwil, Kesswil, Landschlacht, Bottighofen sitzen an dem Wasser und weinen wie die Kinder Israels zu Babel, weil sie kein Brot und keinen Erwerb mehr haben. Sollen die Fremden ungestraft den Erwerb der Thurgauer an sich reissen? Warum hat sich unsere Regierung nicht für ihre Entschädigung verwendet? Es bedarf nur das Verbot, Waren am thurgauischen Ufer auszuladen, um die Eigentümer der Dampfschiffe dazu zu nötigen.» Recht erregt waren auch die Debatten im Grossen Rat in Frauenfeld, denn Ende Februar des gleichen Jahres stellten sämtliche Schiffergesellschaften des Kantons erfolglos das bereits erwähnte Ansuchen, es möchte den fremden Schiffen, vorzüglich den Dampfschiffen, das Einladen auf dem thurgauischen Ufer untersagt werden.

Während des Frühsommers 1832 führte die Dampfschiffahrtsgesellschaft verschiedene weitere Fahrten nach Schaffhausen durch. Die Abfahrt rheinaufwärts wurde jeweils durch einen 15 Minuten vorher ausgelösten Schuss angezeigt. Für den Pfingstsonntag und den Pfingstmontag (10./11. Juni) wurde eine «grosse Lustfahrt» angekündigt; von Schaffhausen fuhr die *Helvetia* bis Konstanz, dort konnte man auf die *Leopold* umsteigen, eine Rundreise auf dem Bodensee unternehmen und dann schliesslich wieder nach Schaffhausen zurückkehren. Als Uebernachtungsort diente Lindau. «Diese grosse Fahrt wird dieses Jahr nicht wiederholt, daher die Freunde der Natur und der Pracht unserer Umgebungen höflichst eingeladen werden, recht zahlreich daran Theil zu nehmen», hiess es in der Ausschreibung in der «Thurgauer Zeitung» vom 3. Juni. Je nach Platzkategorie kam die ganze Rundfahrt für die Reisenden aus Schaffhausen auf 3 fl. 30 kr. oder 2 fl. 30 kr. zu stehen.

Die Tagebuchnotizen des Propstes von Wagenhausen zeigen das Interesse, welches dem neuartigen Verkehrsmittel auf dem Rhein entgegengebracht wurde. Unterm 9. Juni lesen wir: «Das Dampfschiff *Helvetia*, das nun alle Wochen, bey gehörigem Wasserstand des Rheines nach Schaffhausen fahren soll, kam heüte wieder, und gewährte durch seinen schnellen sichern Lauf einen imposanten, schönen Anblick. In hundert Jahren werden aber die Dampfmaschinen die Wälder und Brennmaterialien so sehr erschöpfen, dass sie, wonicht in England doch auf dem festen Land werden eingestellt werden müssen, es sey denn, man erfinde die Kunst, auf wohlfeilere Art den Dampf zu bereiten, oder es werde eine andere Kraft entdeckt, um die Maschinen in Bewegung zu sezen.» Am Pfingstmontag schrieb Mezger: «Es (das Dampfschiff) kam heüte Abends mit einer grossen Gesellschaft vom Bodensee herüber, und die Fahrt nach Schaffhausen ging glücklich in $\frac{5}{4}$ Stunden von Statten. Wäre wegen der Höllenglut unten im Schiff nicht immer etwelche Feuersgefahr, oder das Zerspringen des Dampfkessels, ungeachtet des Sicherheitsventils, zu besorgen, so liesse sich nichts angenehmeres denken als eine solche Fahrt auf einem Dampfschiff.»



Ankunft des Dampfschiffes *Helvetia* in Schaffhausen, um 1835
Lithographie von J. B. Isenring, Museum zu Allerheiligen Schaffhausen

In Nummer 49 des «Allgemeinen Schweizerischen Korrespondenten» vom 19. Juni 1832 (sowie in zahlreichen andern Blättern bis nach Basel) kündigte die Gesellschaft die Aufnahme der regelmässigen Fahrt nach Schaffhausen an: «Vom 20. dieses Monats (Juni) an und so lange es der Wasserstand des Rheins zulässt, wird die *Helvetia* folgende regelmässige wöchentliche Tourfahrt bewerkstelligen, worauf sowohl der Handels- und Gewerbestand als Reisende aufmerksam gemacht werden.

Mittwoch: Morgens 4 Uhr von Constanz nach Rorschach
 « 8 Uhr von Rorschach nach Rheineck
 « 11 Uhr von Rheineck nach Lindau
 Abends 7 Uhr von Lindau nach Rorschach

Donnerstag: Morgens 5 Uhr von Rorschach nach Constanz
 « 10 Uhr von Constanz nach Schaffhausen

Freitag : Morgens 5 Uhr von Schaffhausen nach Constanz, wo dieselbe mit dem *Leopold*, welcher nach Rorschach und Lindau fährt, zusammentrifft.

Auf den Plätzen Gottlieben, Ermatingen, Berlingen und Steckborn werden die Reisenden durch aufgestellte Kahnführer zu und abgeführt, und in Stein wird eine Viertelstunde gehalten.»

Der Vorfall des 26. Juli 1832

Trotz Vereinbarungen und Uebereinkünften gab es dennoch Schiffsleute, die es nicht verwinden konnten, dass die schnelleren und besser gebauten Dampfboote ihnen Verdienst und Arbeit wegstahlen. Als am 26. Juli 1832 die *Helvetia* in Schaffhausen anlegte, vermochten die beiden Schiffsmänner Karl und Heinrich Oechslin ihren angestauten Zorn nicht mehr zu bezähmen. Nachdem der Aus- und Einlad der Güter beendet war, traten die beiden auf das Dampfschiff und beschimpften die Schiffsmannschaft. Der dazu tretende Verwalter wurde sogleich angegriffen, als er die beiden Tobenden vom Schiff weisen wollte. Deren Wut steigerte sich derart, dass sie sich mit Ladebrettern bewaffneten und jedem mit Mord und Totschlag drohten, der sie vom Schiff zu drängen versuche. Gegen alle Anwesenden, die Regierung, das Kaufmännische Direktorium, und gegen sämtliche Aktionäre stiessen sie die schändlichsten Verwünschungen aus. Doch folgen wir der Darstellung dieses Ereignisses in Nr. 63 der «Thurgauer Zeitung», welche sich ihrerseits auf die Veröffentlichung der Dampfschiffahrtsgesellschaft in der «Konstanzer Zeitung» berief. (Die Schaffhauser Presse schweigt sich über den Vorfall vollkommen aus.)

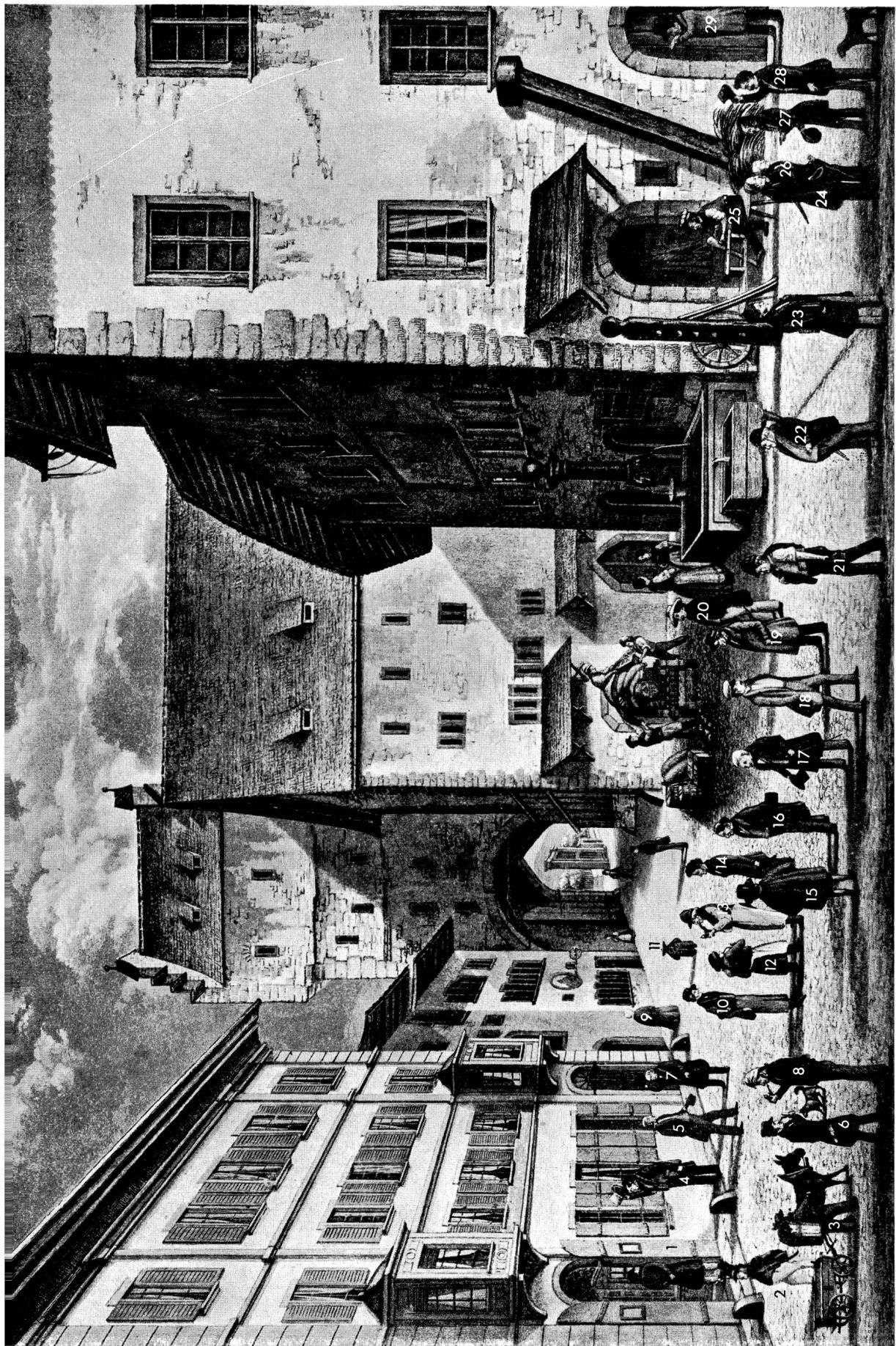
«In der Ungewissheit, ob bei der beinahe allgemeinen Gleichgültigkeit, womit die Zusehenden diese verbrecherische Misshandlung geschehen liessen, und ohne allen Schutz von Seite der anwesenden Polizeibehörde, beschloss der Verwalter, das Schiff in Sicherheit zu führen und liess den Anker heben. Wie dieses die beiden Angreifer bemerkten, sprangen sie aus dem Schiffe und glaubten, den günstigen Augenblick benützen und Anbindseile lösen zu können, um das Schiff Strom abwärts der Rheinbrücke zuzutreiben, wo es unfehlbar samt der Mannschaft verloren gewesen wäre. Die Maschine war aber schon bereit, auf den ersten Wink des Verwalters vorwärts arbeiten zu können, worauf die beiden Angreifer in der Wut, ihren Plan vereitelt zu sehen, das Schiff wieder festzuhalten suchten, indem sie neuerdings erklärten, heute nacht müsse noch alles tot geschlagen werden. Das Dampfschiff fuhr nun unter den fortwährenden grässlichsten Verwünschungen dieser Menschen ab und nach dem erst gelegenen badischen Orte Büsingen, wo es durch das Bürgermeisteramt die Nacht hindurch bewacht wurde.

— Der Verwalter des Dampfschiffes nahm hier sogleich über den ganzen Vorfall einen Verbal-Prozess auf, und liess ihn von der ganzen Schiffsmannschaft unterzeichnen, und sandte diese Verhandlung an das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen mit der Aufforderung, der Dampfschiffahrt durch die Kantonsregierung augenblickliche Genugtuung und vollständige Sicherheit für die Zukunft zu verschaffen.»

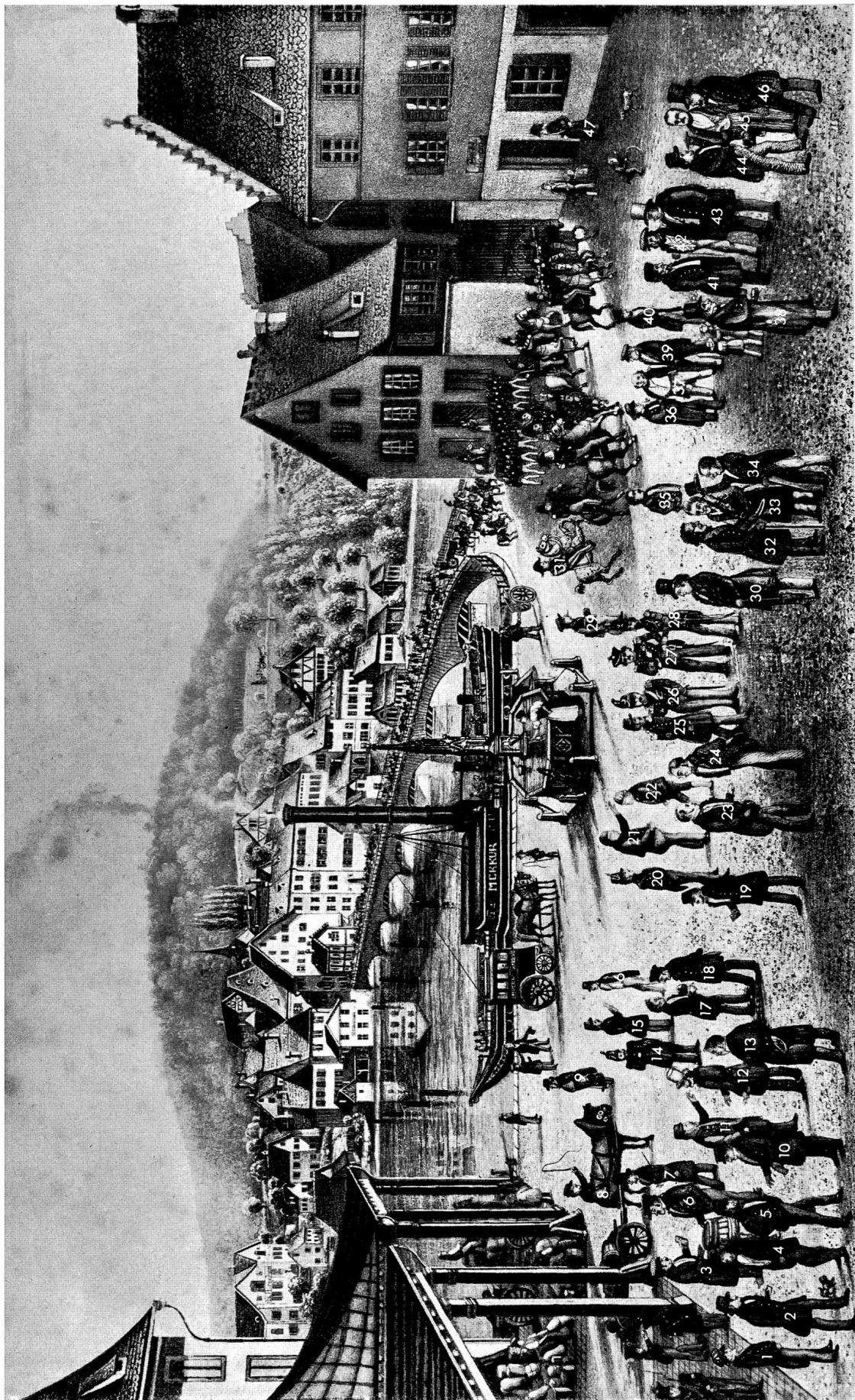
Auf die Klage hin wurden die beiden gewalttätigen Männer am 28. Juli von der Kantonspolizei zur Untersuchung der Angelegenheit ins Gefängnis gebracht. Diese Massnahme erzürnte nun ihrerseits ungefähr zwanzig andere Bürger, welche sich vor dem Haus des Amtsbürgermeisters J. J. Siegrist zusammenrotteten und durch eine Delegation von vier Männern die unverzügliche Freilassung der Inhaftierten verlangten. Als derselbe dem Begehr nicht entsprechen wollte, wurde er mit Grobheiten überschüttet, ja man drohte ihm sogar mit Erschiessen. Der Bürgermeister gab schliesslich nach und liess gegen eine schriftliche Kautions die beiden Uebeltäter frei. Mittlerweile hatte sich eine Schar ordnungsliebender Bürger gesammelt, welche sich über das Vorgehen dieser Gruppe, aber auch über die Handlungsweise des Amtsbürgermeisters entrüsteten. Eine leidenschaftlich erregte Menge fand sich auf dem Herrenacker zusammen, und es war ein Zusammenstoss der beiden Parteien zu befürchten. Dem eiligst aufgebotenen Stadtpräsidenten Johann Conrad Fischer gelang es schliesslich, die aufgebrachten Bürger wieder zu beruhigen. Die Urheber der ganzen Angelegenheit wurden erneut verhaftet und mit ihnen auch diejenigen, welche die Kautions unterschrieben hatten, zitiert und der Reihe nach verhört. Die zwei Uebeltäter wurden bestraft und die ganze Affäre hatte noch verschiedene Nachspiele, wobei vor allem die Rücktritte des Amtsbürgermeisters Siegrist und des Regierungsrates Zündel Aufsehen erregten.

Unmissverständlich war auch der Brief abgefasst, den Macaire am 29. Juli an das Kaufmännische Direktorium richtete. Er verlangte die Bestrafung der Schuldigen und betonte, «dass wir uns zum Schutze des Eigentums der Gesellschaft veranlasst finden, die Fahrten nach und von Schaffhausen auf der Stelle aufzuheben, wenn der Verwalter bei heutigem Eintreffen finden sollte, dass das Schiff des erforderlichen Schutzes und Bewachung, namentlich bei der Nacht ferners entbehre, und dass, was wir namentlich fürchten, unter den dasigen Schiffen und ihresgleichen ein weiteres ausgedehntes Komplott bestehen möchte, das dergleichen Attentate erneuern wollte.»

Bis in den Spätherbst hinein konnte die *Helvetia* jedoch ihren Dienst ungestört und zur Zufriedenheit der interessierten Kreise ausführen. Während der Zurzacher Messe im August gab es sogar Sonderkurse, ebenso für den Konstanzer Herbstmarkt. Im November wurde die direkte Verbindung mit Schaffhausen für längere Zeit unterbrochen. «Nachdem das Dampfschiff *Helvetia* wegen dem



Der alte Güterhof mit dem Schwarztor, 1840 — Zeichnung von F. Schalch, in Stahl gestochen von Th. Beck, Stadtarchiv Schaffhausen. — Personenverzeichnis (in verdankenswerter Weise nach alter Vorlage zusammengestellt von Stadtarchivar Ernst Steinemann): 1 Fehr, Kaufmann ; 2 Habicht, Polizeidiener ; 3 Schaad, Sandlieferant ; 4. Hans von Ziegler, (späterer) Stadtpräsident ; 5 Wegenlin, evtl. Nationalrat Fuog, Stein a. Rh. ; 6 Habicht, «zur Dankbarkeit» ; 7 Neukomm, Forstmeister ; 8 Kreuzer, Fuhrmann ; 9 Frau Wüscher, «zur Jungfrau» ; 10 Keller, Schuhmacher ; 11 Wüscher, Hutmacher ; 12 Pfau, Metzger ; 13 Bendl, Metzger ; 14 Wüscher, genannt Pariser ; 15 Fuhrmann von Tuttlingen ; 16 Dr. Schalch (Stadtarzt) ; 17 Schalch, Apotheker ; 18 Schalch, Porzellanmaler ; 19? ; 20 Metzger, Apotheker ; 21 Oechslin, Schiffmeister ; 22 Fennen, Archivar, 23 Ziegler, Hofmeister ; 24 Zwicky, Pfarrer ; 25 Lang, Kübler ; 26? ; 27 Oberst Bleuler ; 28 Scheuchzer, Notar ; 29 Mechel, Agent (später Dampfboorverwalter).



Freier Platz mit dem Dampfschiff *Merkur*, 1849 — Zeichnung von F. Schalch, Stadtarchiv Schaffhausen. — Personenverzeichnis (zusammengestellt nach den Angaben auf dem sich im Museum zu Allerheiligen befindenden Exemplar): 1 Widmann, Mandatar ; 2 Altörfer, Gerber ; 3 Mechel, Verwalter ; 4 Fehr, Zollkassier ; 5 Hauser, Kübler ; 6 Schwarz, Wagenspanner ; 7 Dr. med Deggeller ; 8 Geizer, Karrenzieher ; 9 Heller, Chirurg ; 10 Pfister, Güterbestätter ; 11 Oechslin, Hofmeister ; 12 Peter, Zollrevisor ; 13 Ott, Klosterpfleger ; 14 Habicht, Stadtpolizeidienner ; 15 Hüninger, Substitut ; 16 Scheuchzer, Landschreiber F. ; 17 Pariser Wüscher ; 18 Schalch, Büchsennacher ; 19 Habicht, Kaufmann, «zur Dankbarkeit» ; 20 Jezler, Stadtpolizeidienner ; 21 Bürgin, Wagenspanner ; 22 Caspar, Güterhofknecht ; 23 Bruppacher, Kaufmann ; 24 Prof. Enders ; 25 Offizier der Unterwaldner Schützen ; 26 Cavalleriehauptmann Caspar ; 27/28 Offiziere der Unterwaldner Schützencomp. ; 29 Birglin, Ausläufer der Bestäterei ; 30 Dr. med. Freuler ; 31 Artilleriemajor Ort ; 32 Pfarrer Kirchhofer ; 33 Dekan Schenkel ; 35 Schachenmann, «zum Raben» ; 36 Pfister, Färber ; 37 Wildberger, Kantonsgerechtsweibel ; 38 Dr. med. Spleiss ; 39 Habicht, Spediteur, «zum Granatapfel» ; 40 Schalch, Porzellannaler ; 41 Stierlin, Amtmann ; 42 Schneizer, Kammacher ; 43 Ad. Vogel, Maurermeister ; 44 Ermatinger, Koch ; 45 Oberst Seiler ; 46 Schalch, Zinngießer ; 47 Schattner, Bettelvogt.

kleinen Wasser die Fahrt von nun an nur bis Stein machen kann, so ist von Seiten der Verwaltung für die Reisenden die Einrichtung getroffen worden, dass ein gut gedeckter Reisewagen jeden Donnerstag Abends 4 Uhr von Stein nach Schaffhausen und Freitag Morgens 7 Uhr von Schaffhausen nach Stein fährt und so die Reisenden von und zu dem Dampfschiff führen wird. Die Taxe ist auf 1 fl. 12 kr. bestimmt und 50 Pfund Equipage frei. Das Ein- und Absteigequartier ist in Schaffhausen im Gasthaus zum ‚Schiff‘ und in Stein im ‚Schwanen‘.» (Allg. Schw. Korresp. Nr. 90.)

IV. Erfolg und Aufschwung der Dampfschiffahrt

Die folgenden Jahre brachten einen bedeutenden Aufstieg der Dampfschiffahrt. Da die Gesellschaft in Konstanz sich gleich mit zwei Schiffen am Verkehr beteiligte, war sie in der Lage, den Wünschen und Interessen der verschiedenen Uferplätze in einer bisher ungewohnten Weise zu entsprechen. In seinen Betrachtungen über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1832 stellte der Ausschuss fest, «dass diese Anstalt ihren Zweck so vollständig als es ihre Gründer nur hoffen und wünschen konnten, erfüllt hat und sie zu erfüllen fortfahren wird». In zwölf Monaten hatte der Dampfer *Leopold* 18726 Personen befördert, die *Helvetia* in sechs Monaten 6107. Beträchtlich war der Gütertransport. Dank der grossen Energie und der Umsicht, mit der das Unternehmen geleitet wurde, konnte bereits ein Einnahmenüberschuss von rund 10000 Gulden ausgewiesen werden, der eine Dividendenausschüttung zuließ, welche sich auch in den folgenden Jahren immer um 4 % herum bewegte. Mit der Zeit gelang es, an verschiedenen Uferplätzen die bestehenden Rechte zu erwerben. Von besonderer Bedeutung war der Vertrag mit der Schiffferschaft in Lindau, den die Gesellschaft für die Verladung der Güter und Passagiere nach allen Richtungen abschliessen konnte. Schwierigkeiten anderer Art boten die dürftigen Einrichtungen der Hafenplätze. Die meisten Landungsstellen waren derart mangelhaft, dass die Dampfschiffe in der Regel überhaupt nicht am Lande anlegten, sondern die Reisenden und Güter mittels Kahnverbindungen vom Festlande holten und sie dort wieder absetzten. Ziemlich schlecht stand es in Konstanz, wo Macaire sich schon im Jahre 1832 an die zuständigen Instanzen wandte und den Bau eines zeitgemässen Hafens verlangte, allerdings mit seiner Eingabe zunächst wenig erreichte. In Schaffhausen legte das Dampfschiff vorerst immer oberhalb der eigentlichen Landestelle an. Nach Ansicht des Verwalters der Gesellschaft schien dies der bequemste und sicherste Landungsplatz zu sein. Demgegenüber befürwortete Schaffhausen das Anlegen

beim Güterhof, da dadurch die Ordnung und Sicherheit beim Aus- und Einladen besser gewährleistet sei. Nach längeren Unterhandlungen konnte diese Meinungsverschiedenheit behoben werden. Schaffhausen musste jedoch versprechen, «dafür sorgen zu wollen, dass das Dampfschiff, welches nunmehr beym Güterhof anländen werde, bey der Zu- und Abfahrt von da nicht durch andere Schiffe gehindert werde».

Betriebsausfälle waren in der Regel von kurzer Dauer, wirkten sich jedoch störend auf den Handelsverkehr aus, da die Waren in den Lagern liegen blieben und sich derart anhäuften, dass, wie beispielsweise im Oktober 1833, die Schaffhauser Schiffsmeister die Warentransporte nach Konstanz wieder für einige Zeit übernehmen mussten. Für die Reparaturen wurde in vielen Fällen der Schaffhauser Zeugschmied und Mechaniker Joh. Jakob Lämmlin (1805–1854) zugezogen. Schon 1833 benötigte die *Leopold* eine neue Steuermaschine, und im gleichen Jahre wurde auf der *Helvetia* eine neue mechanische Einrichtung zum Umlegen des Kamins und des Dampfrohrs konstruiert.

Die Beschaffenheit der drei Brücken war während langer Zeit eine besonders lästige Störung des Dampfschiffahrtsbetriebes auf Untersee und Rhein. Die Konstanzer Brücke besass eine unverhältnismässig enge Durchfahrt. Dem Uebelstand wurde indessen nur wenig abgeholfen, und erst der Brand der Brücke öffnete den Weg zu einer befriedigenden Lösung. Bis dahin war die Beschädigung der Schiffe, vorab der Radkasten, nicht selten. Die Brücken von Stein und Diessenhofen verunmöglichten bei hohem Wasserstand die Fahrt nach Schaffhausen, ein Hindernis, das auch in der Gegenwart sich noch hie und da bemerkbar macht, obwohl beide Brücken in der Zwischenzeit gehoben wurden.

1835 bildete sich in Lindau eine neue «Dampfboot-Actiengesellschaft», die schon zwei Jahre später ein Schiff mit eiserner Schale dem Verkehr übergeben konnte. Nach dem Landesherrn wurde es auf den Namen *Ludwig* getauft. Als 1838 der Plan bestand, ein zweites Schiff zu erbauen, zeigte sich das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen bereit, sich finanziell zu beteiligen, allerdings nur unter der Bedingung, «dass das neu zu erbauende Schiff so konstruiert werde, dass es den Rhein befahren könne und stromaufwärts bedeutend schneller gehe als das jetzige Schiff *Helvetia*». So erschien dann Ende 1839 das Dampfschiff *Concordia*, welches Schaffhausen direkt mit Lindau verbinden sollte. Unterdessen fasste die Konstanzer Gesellschaft den Beschluss, die hölzernen Boote *Leopold* und *Helvetia* in solche mit eisernen Schalen umzubauen und erteilte zugleich den Auftrag zu einem neuen Dampfschiff (*Stadt Konstanz*). Sämtliche Arbeiten wurden der Firma Escher, Wyss & Cie. in Zürich übertragen, die bereits vorher für die württembergische Gesellschaft das Dampfschiff *Kronprinz* erbaut hatte. Dieser unerwartete Zuwachs an neuen Dampfbooten gestattete eine bedeutende Ausdehnung des Fahrplanes, verstärkte aber auch den Konkurrenzkampf der drei

Gesellschaften, ausgenommen eine kurze Zeit, während der zur Regelung der Verkehrsverhältnisse und zur Vermeidung der Konkurrenz eine vertragliche Abmachung bestand.

In Schaffhausen regten sich in den frühen vierziger Jahren schon Stimmen, die eine schweizerische Gesellschaft befürworteten, welche die schweizerischen Uferorte von den ausländischen Unternehmen unabhängig gemacht hätte. Eigentliche Ursache des 1845 getroffenen Entschlusses im Direktorium, ein eigenes und zwar besonders niedriges Dampfschiff erstellen zu lassen, war das Scheitern der Verhandlungen mit Diessenhofen über die dortige Brückenerhöhung. Zwei Jahre danach, am 5. August 1847, wurde beschlossen, einen Kostenvoranschlag für ein eigenes Schiff bei Escher in Zürich einzuholen. Aber erst am 24. Juli 1850 fand in Schaffhausen unter der Leitung des Kaufmännischen Direktoriums eine öffentliche Versammlung statt, an welcher die Bildung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft beschlossen wurde. Deren erstes Dampfboot, die *Stadt Schaffhausen*, stiess 1851 zu den insgesamt neun Dampfschiffen, welche damals Rhein und Bodensee befuhren.

Während rund 150 Jahren verkehrten Dampfschiffe auf Rhein und Untersee. Im Mai 1967 fuhr der letzte Flussdampfer, die *Schaffhausen (II)*, nach Romanshorn, um dort abgebrochen zu werden. Damit wurde eine Zeitepoche abgeschlossen, welche 1817 mit dem Bau der *Stephanie* durch Bodmer begonnen hatte.

Anmerkungen zu «V. Uebersicht über die ersten Dampfschiffe auf Bodensee und Rhein» Seite 77.

¹ nach Emil Krumholz.

² beim Stapellauf wurde dem Schiff der Name *Johannes Huss* gegeben, auf Begehrungen der Badischen Regierung wurde es am 16. Februar 1841 in *Helvetia* umgetauft.

V. Uebersicht über die ersten Dampfschiffe auf Bodensee und Rhein

Name des Dampfschiffes	Besitzer	Stapellauf	Ausserdienststellung ¹
<i>Stephanie</i>	Schiffahrtsunternehmen J. C. Bodmers	30. Sept. 1817	1818 1821 abgebrochen
<i>Wilhelm</i>	Friedrichshafner Dampfboot- gesellschaft	17. Aug. 1824	1848 abgebrochen
<i>Max Ludwig</i>	Schiffahrts-Unternehmen Cotta u. Curch	Herbst 1824	1829 1830 abgebrochen
<i>Leopold</i>	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz	15. Okt. 1831	1840 abgebrochen
<i>Helvetia</i> ab 1841 <i>Omnibus</i>	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz	15. Nov. 1831	1843 abgebrochen
<i>Ludwig</i>	Dampfboot-Actiengesellschaft in Lindau	5. Okt. 1837	1861 gesunken 1863 gehoben 1870 abgebrochen
<i>Kronprinz</i>	Württembergische Bodensee- Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen	15. Mai 1839	1904 abgebrochen
<i>Concordia</i>	Dampfboot-Actiengesellschaft in Lindau	Herbst 1839	1882 abgebrochen
<i>Leopold (II)</i>	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz	31. Mai 1840	1905 abgebrochen
<i>Stadt Konstanz</i>	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz	6. Sept. 1840	1859 zu einem Güterschleppboot umgebaut
<i>Helvetia (II)²</i>	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz	18. Dez. 1840	1874 abgebrochen
<i>Maximilian</i>	Dampfboot-Actiengesellschaft in Lindau	23. April 1845	1906
<i>Merkur</i>	Dampfboot-Actiengesellschaft in Lindau	1847	1883 1890 abgebrochen
<i>Königin von Württemberg</i>	Württembergische Bodensee- Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen	1847	1882 abgebrochen
<i>Stadt Schaffhausen</i>	Schweizerische Dampfboot- Actiengesellschaft für den Rhein und Bodensee	16. Mai 1851	1893 abgebrochen

Quellen und Literaturangaben

a) Quellen:

Staatsarchiv Schaffhausen:

Protokolle und Korrespondenzen des Kaufmännischen Direktoriums in Schaffhausen

1816–1850

Protokolle des Kleinen und Grossen Rates 1817–1832

Stadtarchiv Schaffhausen:

Akten zur Schiffahrt (D II, 02.10 u. 02.13)

Stadtrats-Protokolle 1831/32

Stadtarchiv Konstanz:

Schiffahrts-Akten (Abt. S II, Fasc. 93 u. 102)

Bildarchiv Wolf (W 224)

Tagebuch des Propstes J. J. Mezger, Jahr 1832 (Privatbesitz)

b) Literatur:

Freienmuth, Joh. Konrad, Tagebuch (Auszüge), in Thurg. Beiträge zur Vaterl. Geschichte. 33. Heft. Frauenfeld 1893.

Krumholz, Emil, Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee. Innsbruck 1906.

Pernwerth von Bärnstein, Friedrich, Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode (1824–1847). Leipzig 1905.

Steinemann, Ernst, 100 Jahre Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein 1865–1965. Schaffhausen 1965.

Stucki, Fritz, Geschichte der Familie Bodmer. Zürich 1942.

Zeppelin, Graf Eberhard, Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, 1824 bis 1884. Lindau 1885.

Zeitungen der Jahre 1817–1833, gemäss Angaben im Text.

