

Uwe Jens Wandel / Gudrun Emberger

DAS DAMPFBOOT VON JOHANN CASPAR BODMER

Ein neuer Blick auf Leben und Wirken des Erfinders
und Industriellen

Rund um den Bodensee kennt man Johann Caspar Bodmer (1776–1827) mehr oder weniger bloß als gescheiterten Vorläufer der erfolgreichen Dampfschiffahrts-Pioniere, über den sich der Volksmund lustig gemacht habe. Häufig wird er mit seinem Bruder Johann Georg Bodmer verwechselt, bisweilen wird sogar Johann Caspar Bodmer, der 1827 gestorben ist, ein photographisches Porträt des alten Johann Georg Bodmer zugewiesen. In Wirklichkeit ist von Johann Caspar kein Bild bekannt. Immerhin finden sich Modelle seines Dampfboots im Rosgarten-Museum Konstanz, im Seemuseum Kreuzlingen und neuerdings auch in Lindau, für ein dort geplantes Eisenbahn- und Schiffahrtsmuseum. Alle weiteren Angaben zu Bodmers Biographie in der einschlägigen, fast nur populären Literatur und in verschiedenen Artikeln in Zeitungen und Zeitschriften bleiben vage und unbelegt – am Ende seines Lebens sei er mit einem Eisenbahnprojekt in Ungarn beschäftigt gewesen, heißt es lediglich.

FORSCHUNGSSTAND UND QUELLENLAGE

Die Autoren Philipp Ruppert (1842–1900) und Eberhard Graf von Zeppelin (1842–1906)¹ haben offenbar aus mündlicher Überlieferung geschöpft, die Darstellung im Standardwerk von Friedrich Pernwerth von Bärnstein ist von beiden abhängig.² Archivalische Quellen haben Fritz Stucki und Hermann Schmid ausgewertet, publizistische Max Ruh.³ Wenig Neues über Bodmer bringen die meisten anderen Verfasser.⁴ In Budapest, dank dem dortigen Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (Ungarisches Verkehrs- und Technikmuseum), ist über Bodmers Eisenbahn-Projekt genaues bekannt und wird er als erster Eisenbahnbauer Ungarns gewürdigt, aber das sonstige Wirken Bodmers ist dort, verständlicherweise, nicht dargestellt.

So liegt es nahe, hier einmal nicht nur das gescheiterte Dampfboot-Projekt, sondern Bodmers weiteres Leben und Wirken sowie sein familiäres Umfeld zu beleuchten. Dabei gilt es, an längst bekannte Quellen neue Fragestellungen heranzutragen, vor allem

aber, andere, neue oder bisher zum Teil unbeachtet gebliebene ungedruckte und gedruckte Quellen mitheranzuziehen, in Archiven,⁵ in Bibliotheken und im Internet. Der Übersichtlichkeit halber gliedert sich der vorliegende Beitrag in zwei Teile. Im ersten Teil findet sich ein Überblick über Johann Caspar Bodmers merkwürdiges Schicksal als Erfinder und Industrieller – allerdings unter Ausklammerung seines Dampfboot-Projekts für den Bodensee. Dieses wird im zweiten Teil, zusammen mit seinen erstaunlicherweise zur gleichen Zeit ablaufenden Aktivitäten im Auftrag der württembergischen Regierung,⁶ ausführlich gewürdigt.

1. BODMERS FAMILIE

BODMERS LEBEN

Johann (oder Hans) Caspar Bodmer wurde am 4. April 1776 in Zürich getauft, ist also wenige Tage davor zur Welt gekommen. Er war das zweite Kind dieses Namens (das erste war 1772 wenige Tage nach der Geburt gestorben) und der älteste Sohn des Tuchscherers Hans Heinrich Bodmer (1747–1805)⁷ und seiner Ehefrau Anna Catharina Weiss (1746–1822), Tochter des Zunftmeisters Hans Caspar Weiss und der Anna Magdalena geb. Kilchsperger. Von den neun Kindern des Ehepaares erreichten immerhin sieben das Erwachsenenalter. Johann Caspars Familie, die Bodmer »aus dem goldenen Ring«, im Unterschied zu anderen Bodmer-Familien in Zürich so benannt, stammte ursprünglich aus der Walsersiedlung Alagna im oberen Valsesia. An Berufen waren die Tuchscherer häufig vertreten.⁸

Am 10. Juni 1798 heiratete Johann Caspar Bodmer in Zürich Anna Elisabeth Werndli, Tochter des Schneiders und Schuldenboten Caspar Werndli und der Anna Catharina Hegner. Anna Elisabeth Bodmer war am 7. Februar 1776 getauft worden und starb am 21. Januar 1838 in Zürich »in kümmerlichen Verhältnissen«. Die gemeinsamen acht Kinder waren:⁹

1. Carolina Henrica Barbara, geboren und gestorben 1799; Taufpate war Heinrich XV. Prinz Reuß (1751–1825), k. k. Generalfeldmarschall;
2. Francisca Carolina Henrica, genannt Henriette, geboren 1802, gestorben um 1873; sie heiratete (Franz?) Claus, k. u. k. Beamter in Egerstein (Böhmen), dann in Wien;
3. Franz Eduard, geboren und gestorben 1804;
4. Maximilian Joseph, geboren 1806 in Polling (Oberbayern), gestorben 1879 in Konstanz;¹⁰ Taufpate war König Maximilian I. Joseph von Bayern (1756–1825, reg. seit 1799); technischer Leiter einer Firma in Piedemonte bei Neapel, Inhaber einer Spinnerei in Baden;
5. Anna Dorothea Amalia, geboren 1810, gestorben 1838 in Hainburg an der Donau;
6. Carl Friedrich Eduard, geboren 1811 in St. Blasien, gestorben 1874 in Drenowatz (Slawonien);¹¹ Ingenieur, Inhaber einer Sesselfabrik in Drenowatz;

7. Maria Magdalena Maximiliana Ida, geboren 1815 in Konstanz, gestorben 1834;
8. Ludwig Wilhelm, geboren 1818 in Konstanz, 1821 als verstorben genannt.

Von Johann Caspar Bodmers Geschwistern war Johann Georg Bodmer (1786–1864)¹² sicherlich der bedeutendste; mit ihm wird er, wie gesagt, in der Literatur oft verwechselt.¹³ Johann Georg Bodmer war ein noch heute zumindest in Fachkreisen bekannter Ingenieur, der besonders in England wirkte und im Laufe seines Lebens eine Vielzahl von Patenten, aber keinen Reichtum erwarb.¹⁴ Nach England ging auch der Bruder Hans Heinrich Bodmer (1782–1856).¹⁵ Von Haus aus Tuchscherer, wurde er Offizier in englischen Diensten.

Johann Kaspar Bodmers beide Söhne Maximilian Joseph¹⁶ und Carl Friedrich Eduard hatten zwar Söhne, diese starben aber vor ihren Vätern. Johann Georg Bodmers Sohn Georg Rudolf, geboren in St. Blasien 1815, gestorben 1888 in Tunbridge Wells,¹⁷ hatte einen einzigen, gleichnamigen Sohn, Georg Rudolf Bodmer (1853–1902);¹⁸ dieser hatte drei Töchter, aber keinen Sohn. Daher erloschen diese beiden Linien, also die Johann Caspars und Johann Georgs, im Mannesstamm.¹⁹

Dagegen blüht der Zweig der Familie eines weiteren Bruders Johann Caspars, Jacob Christoph Bodmer (1784–1850), bis heute in England.²⁰ Er hatte sechs Söhne,²¹ von denen sich drei, Johann Jacob, Johann Georg und Ludwig Rudolf, in Großbritannien niederließen, Gottlieb in die USA auswanderte und David in der Schweiz verblieb. Johann Jacob Bodmer (1819–1897) hatte einen (einzigsten) Sohn, Richard (1856–1926),²² der als Chemiker in England tätig war. Dessen Sohn Harold Siemens Bodmer (1876–1930)²³ lebte in der Schweiz, in Britisch Kolumbien, studierte in Cambridge und wurde 1911 Professor für Französisch am Rhodes University College in Grahamstown (Südafrika); er hatte drei Söhne, die alle in Grahamstown geboren wurden. Unter diesen war Ronald William (geb. 1916),²⁴ der nach dem Ersten Weltkrieg nach Rhodesien, dem heutigen Simbabwe, zog. Sein Sohn Harold kehrte ins Mutterland zurück und ist heute Executive Director der Adult Social Services des Norfolk County Council in Norwich.²⁵

Es gibt mehrere Namensvettern von Johann Caspar Bodmer.²⁶ Zu nennen wäre ein Freihauptmann in Zürich, der 1798–1799 die Einquartierung der französischen Truppen in Stadt und Umland zu besorgen hatte, sich nach deren Abzug den österreichischen Truppen zur Verfügung stellte und schließlich sich dem in englischem Solde stehenden Emigrantencorps Roverea anschloß.²⁷ Ferner wäre da ein Hans Caspar Bodmer aus Stäfa bei Zürich, der 1809 in Eßlingen am Neckar eine Handschuhfabrik gründete.²⁸

BODMERS ERSTE JAHRE

Johann Caspar Bodmer erlernte das Handwerk des Tuchscherers wie sein Vater. Mit technischen Fächern aller Art oder Schiffbau hatte er, soweit bekannt, keine Berührung. Er trat zuerst in niederländische Kriegsdienste, von wo er 1797 als Fähnrich nach

Zürich zurückkehrte. Von 1800 bis 1802 betrieb er dort eine Papiermühle und versuchte sein Glück mit der Torfkohlenbrennerei. Mit beiden Unternehmungen hatte er Misserfolg – der Direktor des Seekreises und Staatsrat in Konstanz, Johann Baptist (von) Hofer (1759–1838), sein zeitweiliger Förderer bei dem Dampfschiffs-Projekt, meinte 1818, Bodmer habe sein Vermögen bei der Torfverkohlung *Entreprise* [...] durch Unglücksfälle, welche die Schweizer Revolution herbeiführte, eingebüßt.²⁹ Nun ging er nach Rußland und brachte es im Heer des Zaren bis zum Rittmeister.³⁰ Die dort angeknüpften Beziehungen suchte sein Bruder Johann Georg Bodmer für die Einführung der von ihm erfundenen Hinterlader-Kanone zu nutzen – wobei ihm sein Bruder Jacob Christoph Bodmer, Tuchscherer, Ölmüller und russischer Gardehauptmann, half; doch sie blieben ohne Erfolg.³¹

Johann Caspar Bodmer wird spätestens 1806, wenn nicht schon 1805, aus Rußland zurückgekommen sein, und zwar nach Polling in Oberbayern, wo am 16. November 1806 sein Sohn Maximilian Joseph zur Welt kam.³² Das Klostergut Polling war 1804 durch Kauf an den Seidenbandfabrikanten, Kartographen, Mäzen, Philanthropen und Revolutionär Johann Rudolf Meyer Vater (1739–1813) aus Aarau gekommen, der dort von 1805 an mit einer Kolonie von 300 Schweizern eine Seidenbandfabrik errichten wollte, was an der Abwerbung der Fachkräfte durch die Konkurrenz in Basel scheiterte.³³ 1805–1807 verwaltete Johann Rudolf Meyer Sohn (1768–1825)³⁴ das Gut, das 1812 an seinen Bruder Hieronymus gen. Jérôme Meyer (1769–1844) ging, der 1814 für seine Verdienste um die Landwirtschaft in Bayern in den erblichen Adelsstand erhoben wurde. Johann Rudolf Meyer Sohn übernahm um der Familienehre willen die Schulden seines Vaters und suchte schließlich seine Zuflucht zur Falschmünzerei, weswegen ihn 1822 das badische Hofgericht zu drei Jahren Zuchthaus verurteilte – eine Tatsache, die bis 2011 in Aarau totgeschwiegen wurde. Johann Caspar Bodmer ist vermutlich wegen der Seidenbandweberei nach Polling gegangen. Da diese Unternehmung scheiterte, wird seines Bleibens dort wohl nicht allzu lange gewesen sein.

Auch die badische Regierung bemühte sich um die Verwertung aufgehobener Klöster, darunter das große Benediktinerkloster St. Blasien im Südschwarzwald.³⁵ Auf Vorschlag des großherzoglichen Baudirektors Friedrich Weinbrenner und mit Zustimmung der Pfarrer im Umkreis sollten die Klostergebäude zugunsten einer *gemeinnützigen Manufaktur* verkauft werden. Johann Caspar Bodmer gab anfangs des Jahres 1809 ein Angebot ab, und am 9. Mai 1809 wurde der Entwurf eines Vertrages zwischen seinem Bruder Johann Georg Bodmer – der der eigentliche Unternehmer war – und der Regierung in Karlsruhe aufgesetzt: zur Errichtung einer Fabrik für Baumwollspinn- und -webmaschinen in den Klostergebäuden, wofür er verschiedene Privilegien erhielt. Am 20. Juli 1809 zog Johann Georg Bodmer in St. Blasien ein und stellte schon zum 1. August Arbeiter an, vor allem Einheimische. Seine Verbesserungen der englischen Maschinen wurden hochgelobt, aber die Fabrik geriet schon 1810 in finanzielle Schwierigkeiten. Zu den Gläubigern gehörte der aus Polling bekannte Johann Rudolf Meyer (wohl der Sohn).³⁶ Immerhin beteiligte sich der Karlsruher Hofbankier David Seligmann (1775–1850; seit 1815

Baron von Eichthal) mit einem großen Kapital an dem Unternehmen, das er später noch aufstockte, und ein Pachtvertrag über die Klostergebäude konnte 1811 endlich abgeschlossen werden. 1812 waren in der Maschinenfabrik 154 Personen tätig, 36 Lehrlinge standen in Ausbildung. Außerdem gab es eine mechanische Spinnerei mit zunächst 40, später bis zu 300 Beschäftigten, meist Kindern.³⁷ 1816 waren insgesamt 809 Arbeiter vorhanden. Die ebenfalls 1809, von dem Schweizer Henry Düggli aus Zürich, gegründete Gewehrfabrik war von Johann Georg Bodmer wiederbelebt worden, der bei der Herstellung das Prinzip der Austauschbarkeit der Einzelteile einführte.³⁸ Für das zahlreiche Personal richtete Bodmer eine Kantine ein, bei der die Speisen auf Schienenwagen verteilt wurden, auch konstruierte er eine Geschirrspülmaschine.³⁹ In der Spinnerei erhielten die Gesellen durchschnittlich 1 Gulden Taglohn, Meister konnten bis zu 3 Gulden verdienen, in der Gewehrfabrik kamen die Arbeiter auf einen Taglohn von 1 ½ bis 2 ½ Gulden, was nach den Maßstäben der Zeit keine schlechte Bezahlung war. Die Kinder, allerdings bei freier Kost und Wohnung, erreichten nur 14–16 Kreuzer am Tag.⁴⁰

Wie so viele Erfinder war Johann Georg Bodmer nicht auch gleichzeitig ein guter Kaufmann:⁴¹ Unablässig arbeitete er an der Verbesserung seiner Maschinen – die Rendite war ihm nicht wichtig, wohl aber dem Bankier Seligmann. Es kam zu Konflikten, so dass Bodmer schließlich aus der Gesellschaft ausstieg und in den badischen Staatsdienst übertrat: Kapitän des Artilleriecorps mit Oberleitung der Gewehrfabrik, Leitung der staatlichen Eisenwerke in Albbruck und Wehr, Inspektion über die Zucht- und Korrektionshäuser in Baden. Merkwürdigerweise hatte Johann Georg Bodmer, damals in Albbruck, im Dezember 1819 mit dem oben schon genannten Konstanzer Kreisdirektor Johann Baptist Hofer zu tun, dem vormaligen Förderer seines Bruders Johann Caspar Bodmer.⁴² Die andauernde Überlastung und bürokratische Hemmnisse ließen Georg Bodmer 1822 um seine Entlassung einkommen. Er ging zuerst in die Schweiz und schließlich, wie erwähnt, nach England.

Johann Caspar Bodmer hatte in St. Blasien von Anfang an mitgewirkt (zeitweilig auch der Bruder Jacob Christoph). Er war zusammen mit Johann Georg Bodmer bei der Firmengründung aufgetreten, er beaufsichtigte die Fabrik bei dessen Abwesenheit – er war aber auch auf seinen eigenen Vorteil bedacht, was sich darin zeigt, dass er gleich 1809 versuchte, Kupfer vom Dach der Klosterkirche auf eigene Rechnung zu verkaufen.⁴³ Ihm war ein schlechter Ruf vorausgeeilt: Er gelte als schändlicher Bankrottier, habe wegen Betrugs im Zuchthaus gesessen, sei entflohen – sein Name prange in Zürich deswegen am Schandpfahl.⁴⁴

1812 verließ Johann Caspar Bodmer St. Blasien, er »riss [...] mit sechs Arbeitern aus«⁴⁵ und ließ sich in Konstanz nieder, um mit seinem Compagnon Konrad Brüchli eine Baumwollspinnerei zu betreiben.⁴⁶ Am 12. August 1812 bat der Maschinist Bodmer den Konstanzer Magistrat um Anweisung einer Lokalität, um die verfertigten Spinnmaschinen darin aufstellen zu können, und am 29. August schloß Schiltknecht Bodmer & Companie mit dem städtischen Säckelamt einen Vertrag über die Verpachtung der grossen Zunfstube zum Ro-

sengarten für seine Fabrication vom 21. September an.⁴⁷ Bodmer erhielt auch das Gebäude zur Katze für seine Baumwoll-Spinnmaschinen eingeräumt⁴⁸ Außerdem erwarb er von den Gantgläubigern des Johann Georg Krösser das Haus Nr. 421 auf dem Rindermarkt, das spätere Militärspital.⁴⁹ Es ist auch vom Haus Nr. 717 als Haus Bodmers die Rede, wobei zwei Schuldposten des Krösser auf den Kaufschilling angewiesen worden waren.⁵⁰ Laut Hofer (1823) hat Bodmer seine kleine BaumwollMaschinenSpinnerey durch eine von ihm verfertigte Dampfmaschine mittels Actien in Gang gesetzt.⁵¹ Von Konstanz aus hatte er sich auch mit dem Schaffhauser Kaufmann Johann Michael Forster zusammengetan, um dessen Papiermühle in eine Baumwollspinnerei umwandeln zu helfen.⁵²

Dieser Bemühungen ungeachtet zeigten sich schon im Jahre 1814 erste Probleme. Verschiedene Gläubiger begannen ihre Forderungen anzumelden, die auf das Haus Nr. 421 vorgemerkt wurden – sogar die eigene Ehefrau Elisabeth Bodmer geb. Werndli.⁵³ Ein Joseph Nenning, Hausknecht bei Bodmer vom 1. Februar 1813 bis 13. April 1814, ein früherer Hütejunge in Schwaben, und sein Komplize Joseph Fink, beide aus Krumbuch im Landgericht Bezau, hatten Bodmer eine große Anzahl von Werkzeugen und andere Gegenstände gestohlen und mit Hilfe einer Hehlerin, Elisabeth Sparg, abgesetzt. Sie verkaufte dem Fabrikanten Ludwig/Louis Herosé (1786–1864) aus Aarau⁵⁴ ein Gewehr; er hatte zwar eines bei Bodmer bestellt, er werde es aber nicht bekommen, sagte sie.

Nenning redete sich beim Verhör heraus, dass es allgemein geheissen hat, beym Bodmer gehe alles verlohren, man werde ihm die Fabrik schließen, und daher habe er gefürchtet, um seinen Lohn zu kommen. Das war vielleicht nicht eine bloße Schutzbehauptung, denn Bodmers Associé Lieutenant Frey⁵⁵ mußte zugeben, er habe einmal alle meine Gläubiger nicht augenblicklich befriedigen können.⁵⁶ In der Augsburgerischen Ordinari Postzeitung Nr. 191 vom 11. August 1814 erschien ein Gläubigeraufruf des Bezirksamts Konstanz wegen des Gesuchs von Bodmer und Frey um ein Moratorium.⁵⁷

An weiteren Mitarbeitern Bodmers werden in den Verhörprotokollen ein Mechaniker Friedrich Heldmann, ein Commis Conrad Harder und Bodmers Magd Catharina Schupp aus Wangen genannt.

In den Verhörprotokollen ist nebenbei zu erfahren, dass Bodmer schon damals, 1814, Dampfmaschinen baute, und sein Mechaniker und Zeichner Friz lieferte gerade eine Wassermaschine nach Schaffhausen – wohl eine Spinnmaschine, wie sie der Engländer Richard Arkwright erfunden hatte. Von einer Dampfmaschine erfuhr das Großherzogliche Finanzministerium unter dem 28. Januar 1817 von Kreisdirektor Hofer, der gleichzeitig in günstigem Sinne über Bodmers Dampfboot-Projekt berichtete, wovon im zweiten Teil dieses Beitrags ausführlich die Rede sein wird.

Bodmers Produktpalette war aber noch größer. Verschiedene Zünfte beschwerten sich 1814 und 1816 über seine Pfscherey.⁵⁸ Thomas Hug im Namen der Schlosser über den Gesellen Balbach, der Bodmer einen Glocken-Aufzug machte, und über Bodmersche Arbeiter, die Bügeleisen herstellten. Der Büchsenmacher Anton Baumann klagte, Bodmers Geselle Klaviter mache trotz Verbot Büchsenmacherarbeiten (wie schon anklang). Die

Drechsler gaben an, ein Drechsler Bodmers habe in der Vorstadt eine eigene Drechselbank. Laut den Schreibern arbeitete ein Geselle Bodmers, genannt der *Stuttgarter*, für einen Schmiedemeister. 1816 zeigten Schlosser und Schreiner an, Bodmer fertige Möbel, und ein Geselle Bodmers habe eine Buchdruckerpresse repariert.

Zur gleichen Zeit aber, von 1816 an, gingen weitere Schuldforderungen gegen Bodmer ein, dessen Haus Nr. 421 den Gläubigern *ingeantwortet* wurde, andere Posten wurden auf Bodmers Dampfmaschine vorgemerkt, Bodmer war 1816 bereits vergantet – ein Vorgang, der sich noch bis 1822 hinzog.⁵⁹ Das Haus wurde schließlich 1818 an Johann Rudolf Meyer verkauft,⁶⁰ der Sohn bzw. Enkel der oben erwähnten gleichnamigen; er hatte auf sein Bürgerrecht in Aarau verzichtet, um auswärts eine Halbschwester seiner Mutter heiraten zu können, was in Aarau nicht erlaubt war, und sich 1817 in Konstanz niedergelassen.⁶¹

Zu den Gäubigern Bodmers gehörten 1816 Alois Birkenmaier und 1817 als Gäubiger-Anwalt Heinrich Uhl, die beide bei Bodmers Dampfschiffsprojekt eine bedeutende Rolle spielten.⁶² Der schon erwähnte Konstanzer Kreisdirektor Johann Baptist Hofer benannte laut dem Stuttgarter Innenminister 1818 Bodmers Schulden in Konstanz so: *Rückstände an seine Arbeiter, einen Rest an seinen Associé Birkenmaier in Betreff der Dampfküchen und endlich einige geborgte 100 f [Gulden] auf eine Dampfmaschine von 5 PferdeKraft, die für eine Gesellschaft nach St. Gallen verfertigt, dem Bodmer aber nicht abgenommen worden sey, weil die Gesellschaft ihre Geschäfte eingestellt habe.*⁶³ Mit den Dampfküchen werden Bodmers Dampfsparherde gemeint sein, mit denen er sich später in Stuttgart weiter beschäftigte, ohne jedoch damit Erfolg zu haben (dazu unten mehr).

BODMER IN BRUCHSAL, PARIS, WIEN, LONDON

Bodmer entwich, nachdem er mit seiner Fabrik für Dampfsparherde auf der Solitude bei Stuttgart gescheitert und seine Stellung in Württemberg unhaltbar geworden war, wohl im Spätjahr 1819 oder im Frühjahr 1820 aus dem Lande. Vermutlich wurde er alsbald *MaschinenBaumeister* zu Ludwigshall bei Wimpfen (das zum Großherzogtum Hessen-Darmstadt gehörte) – die Saline war, nach erfolgreicher Bohrung durch den mit Goethe bekannten Salinisten Carl Glenck (1779–1845) aus Schwäbisch Hall 1818, erst 1819 gegründet worden.⁶⁴ Am 21. Februar 1821 war aber zwischen Johann Caspar von Bodmer⁶⁵ und dem Eigentümer der Salinen in Bruchsal und Mosbach, Johann Andreas von Traitteur (1752–1825), ein *Bohr-Contract* abgeschlossen worden. Hofer vermutete 1823, Bodmer habe schon zuvor, als sich Schwierigkeiten mit der württembergischen Regierung abzeichneten, mit Traitteur verhandelt, um ihm, der seine Pumpwerke und Gradierhäuser mit einer Dampfmaschine zu betreiben beabsichtigte, dazu die eigentlich für Württemberg bestimmte Maschine zu verschaffen.⁶⁶ Einen Beweis blieb Hofer aber schuldig. Besagter Contract und die *Direction des Herrn von Bodmer über sämtliche Bohrgeschäfte* waren am

10. März 1822 ausgelaufen.⁶⁷ Seither hatte Bodmer die Geschäfte der Saline Bruchsal geführt und wurde mit Urkunde vom 28. Mai 1822 zum Salinen- direktor nach der Großherzoglich Badischen Diener-Pragmatik von 1819 §§ 1, 3 ernannt. Strittiger Punkt waren Bodmers Gehaltsforderungen. Sein Anwalt Sommerschu bestand auf der Übernahme Bodmers in den Staatsdienst laut einem Vertrag der Regierung mit von Traitteur.



Abb. 1: Unterschrift von Johann Caspar Bodmer, 1824. Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 143 Bü 1188.

Traitteur war eine vielseitige Persönlichkeit:⁶⁸ Genieoffizier (k. k. Oberstleutnant, 1794 Wirklicher Ingenieur-Major), 1784–1803 Professor an der Universität Heidelberg (1791 Rektor), Konstrukteur von Montgolfieren 1784, gescheiterter Erbauer einer Wasserleitung von Rohrbach nach Mannheim 1791–1798; 1790 geadelt. Als Architekt baute er u. a. in Oppenweiler (Rems-Murr-Kreis) die alte Wasserburg der Herren von Sturmfeder von 1783 an in ein achteckiges Schloß um (seit 1939 Rathaus).⁶⁹ Zuerst hatte er die Saline in Bruchsal in Pacht, die in Mosbach als Erblehen innegehabt, 1807 hatte er die Saline in Mosbach, 1812 die in Bruchsal vom badischen Staat erworben; beide mußten 1824 wegen Unrentabilität ihren Betrieb einstellen.

Es ging nun um die Pension Bodmers, der wieder einmal vergantet war und sich zu sanieren, d. h. seine Gläubiger zu befriedigen hoffte. Im Februar 1826 wurde ihm von der Regierung schließlich eine *Gnadepension* von 1200 Gulden jährlich zugebilligt.

Bodmer war wie immer rastlos tätig. Im November 1824 bat er über die württembergische Gesandtschaft in Karlsruhe um ein Patent für die von ihm erfundene *Betrieb-Maschine*, die Wasserkraft über weite Entfernungen zum Antrieb von Mahlmühlen, Hammerwerken u. a. übertragen sollte.⁷⁰ In seinem Gesuch an König Wilhelm, unterzeichnet mit *Bodmer Sal. Director* (Abb. 1), verstieg er sich zu der Behauptung, seine Erfindung könne Dampfmaschinen überflüssig machen; er fügte ein Gutachten des Karlsruher Professors der Angewandten Mathematik und Physik Gustav Friedrich Wucherer (1770–1843)⁷¹ bei, dem ein von Bodmer gefertigtes Modell der Maschine vorgelegen hatte. In gleicher Angelegenheit hielt sich Bodmer, wie der württembergische Gesandte in Karlsruhe, Friedrich Wilhelm Graf von Bismark (1783–1860),⁷² berichtete, zur selben Zeit in Paris auf.⁷³ Für seine Reisekosten leistete ihm der Karlsruher Hofbankier Salomon Haber (1764–1831)⁷⁴ Vorschüsse und hatte sich dafür eine Generalvollmacht für alle Zahlungen der Staatskasse an Bodmer erteilen lassen.⁷⁵ Bodmer war auch nach London – vielleicht aus demselben Grunde – gereist und sandte von dort im Februar 1826 seinem Anwalt Weisungen.

Es scheint aber, dass Bodmer in dieser Zeit vor allem in Wien geweiht und dort verschiedene Patente erworben hat. Er wird in Wien stets als großherzoglich-badischer

Salinendirektor bezeichnet, als Adresse wird 1825 Leopoldstadt Nr. 607 angegeben, 1827 aber Landstraße Nr. 52.

Die vier Patente Bodmers waren:

- 1) vom 20. Dezember 1825 mittelst der von ihm erfundenen pneumatischen Maschine, statt mit Pferden, beladene und unbeladene Schiffe auf den Flüssen zu befördern. – Derselbe erfand auch eine Maschine, mittels welcher man eine entfernte Wasserkraft benutzen kann, um damit Wasser an was immer für einen Platz zu heben und damit Maschinen zu treiben.⁷⁶ Eine merkwürdige Meldung findet sich im Polytechnischen Journal von 1826:⁷⁷ Bodmer, J. G. zu Paris, rue Coquillière, Nr. 52, am 13. Januar, B. I. [Brevet d'invention] auf eine Triebkraft, die er aus Wasser erhält, welches er nach Belieben anhäuft oder vertheilt, und welche zur Bewegung von Maschinen aller Art geeignet ist Ob hier eine Verwechslung mit Bodmers Bruder Johann Georg vorliegt, der seit 1824 schon in England tätig war?⁷⁸ – es ist wohl eher die oben erwähnte Betrieb-Maschine gemeint, für die sich Johann Caspar Bodmer in Paris um ein Patent bemüht hatte.
- 2) vom 13. Januar 1826 auf die Entdeckung, mittels des Druckes der atmosphärischen Luft alle Maschinen zu treiben, Lasten zu heben und fortzubringen, sowie Pressung hervorzubringen.⁷⁹ Die beiden österreichischen Patente wurden wegen unterlassener Berichtigung der Taxen 1832 – Bodmer hatte also die Gebühren nicht gezahlt und war schon 1827 gestorben – aufgehoben.⁸⁰
- 3) vom 4. Januar 1827 Dem Johann Caspar von Bodmer, großherzoglich Baaden'schen Salinendirektor in Wien (Landstraße Nr. 52), und Bollinger & Compagnie, in Wien (Leopoldstadt Nr. 607), auf die Verbesserung der Palmer'schen schwebenden Einschienenbahn ...⁸¹ Mit Palmer ist Henry Robinson Palmer (1795–1844) gemeint, der 1821 ein solches Patent erworben hatte.⁸² 1825 wurde in Cheshunt (Hertfordshire), nördlich von London, die erste Einschienenbahn eröffnet und beförderte dabei Personen, eigentlich war sie zum Transport von Backsteinen gedacht. Diese Bahnen wurden nicht von Lokomotiven, sondern von Pferden betrieben. Samuel Bollinger, geboren 1791 im Kanton Aargau, war 1815 nach Wien gekommen und hatte 1817 (oder 1819) in der Leopoldstadt, Franzens-Brücken-Allee 607, die Firma Gebrüder Bollinger, Maschinenfabrik, Metall- und Eisengießerei, gegründet, die ein umfangreiches Fertigungsprogramm (Dampfmaschinen, Dampfkessel, Werkzeugmaschinen usw.) entwickelte.⁸³ Für das Technische Museum Wien fertigte Bollinger Modelle, die zum Teil erhalten sind.⁸⁴
- 4) vom 22. Mai 1827 Dem Johann Caspar von Bodmer [...] auf die Erfindung einer Einschienen- und einer Holzbahn [...], welche alle Vortheile der Palmer'schen Einschienenbahn gewährt ...⁸⁵ Bodmer soll 1826 eine Einschienenbahn in Wien vorgeführt haben.⁸⁶ Eine erste Versuchsstrecke der Einschienenbahn nach Palmers Patent in Deutschland baute 1826 der bekannte Industrielle Friedrich Harkort (1793–1880)⁸⁷ bei seiner Burg Wetter an der Ruhr,⁸⁸ eine zweite im gleichen Jahr in Elberfeld (heute Wuppertal, die Stadt der Schwebebahn),⁸⁹ doch ohne weiteren Erfolg.

BODMERS EINSCHIENENBAHN-PROJEKT

Kurze Zeit später konnte Johann Caspar Bodmer in Pest⁹⁰ eine eigene Versuchsstrecke bauen nach dem von ihm verbesserten Palmerschen Patent. Es war dies die erste Eisenbahn im damaligen Ungarn, 13 Jahre vor der Pferdeisenbahn von Preßburg (Pozsony, Bratislava) nach St. Georgen und fast 20 Jahre vor der ersten Schienenstrecke von Pest nach Waitzen (Vác) 1846. Da von der Pferdeisenbahn Linz-Budweis erst am 30. September 1828 eine Teilstrecke dem Verkehr übergeben⁹¹ wurde, war die Bodmer-sche Einschienebahn die erste Eisenbahn in Österreich-Ungarn – ja wohl gar die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland!⁹² Das Projekt beruhte auf einem Beschluß der ungarischen Nationalversammlung zur Verbesserung der Infrastruktur. Der Bericht der vom Landtag eingesetzten Verkehrskommission in der Amtssprache Latein *De utilibus operibus per societates vel privatos struendis* befürwortete schon *ductus ferreos* (Eisenbahnen).⁹³

Bodmer hatte weitreichende Pläne. Zusammen mit Bollinger stellte er einen Finanzplan für eine Strecke Pest-Szolnok auf, sein Projekt umfaßte für ganz Ungarn ein Streckennetz von 900 km,⁹⁴ das er meinte in fünf Jahren verwirklichen zu können und bei der er eine Rendite von 40% [!] in Aussicht stellte. Bodmer konnte den Statthalter Ungarns, den Erzherzog Palatin Josef Anton (1776–1847),⁹⁵ der für technischen Fortschritt aufgeschlossen war, für sich gewinnen. Finanziert wurde der Bau durch Aktien, wovon 513 abgesetzt werden konnten – 460 gingen an adelige Großgrundbesitzer, nur 53 an Kaufleute. Auf Rat des Palatins wurde zunächst nur eine Probefahrt errichtet. Sie führte auf 7,6 km von der Hatvaner Linienmaut in Pest, in der Nähe des heutigen Ostbahnhofes (Keleti pályudvar), in fast gerader Linie zu den Weinbergen im Stadtteil Kőbánya (= Steinbruch) und sollte von zwei Steinbrüchen Steine in die Stadt transportieren. Für den Bau wurde ein Komitee unter Baron József Wenckstein, dem Obergespan des Arader Komitats, eingesetzt,⁹⁶ Bodmer zum Bauleiter ernannt. Die Konstruktion der Einschienebahn begann am 27. April 1827. Der Palatin setzte dabei sogar Soldaten ein. Die feierliche Eröffnung der Strecke fand schon am 20. August 1827 statt, bei der der Erzherzog höchstselbst samt seiner Begleitung mit einem Zug aus vier Wagen fuhr.⁹⁷

Leider bewährte sich die Versuchsstrecke nicht, sie war nicht stabil genug gebaut, die Fahrzeuge erwiesen sich als reparaturanfällig. Die Steinbruchfirma benutzte daher weiterhin Pferdefuhrwerke für ihre Transporte. Stattdessen wurden Holz und, ganz modern: Touristen befördert. Doch die Ausgaben überstiegen die Einnahmen, das Unternehmen ging bankrott, am 20. März 1828 wurde Stilllegung und Abbruch der Bahn beschlossen. Immerhin ist von ihr eine schöne kolorierte Lithographie von János Hofbauer erhalten geblieben (Abb. 2),⁹⁸ und im Ungarischen Verkehrs- und Technikmuseum in Budapest wurde der Bahn und Bodmers Pionierleistung mit einem Teilnachbau ein Denkmal gesetzt.⁹⁹

Auch eine von Bodmer in Ödenburg (Sopron) errichtete Bahn scheiterte.¹⁰⁰



Abb. 2: Ansicht vom Felde Rákos auf Pest und Ofen, nebst der dort zur Probe erbaut gewordenen Eisenbahn. Farbige Lithographie von Eduard Gurk nach János Hofbauer. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest.

Noch am 6. Mai 1827 hatte Bodmer den Aktionären der Pester Strecke eine genaue Kostenberechnung vorgelegt.

Wenige Tage später jedoch, am 18. Mai 1827, starb Bodmer in Pest.¹⁰¹ Für seine Beerdigung kamen die Aktionäre auf, die auch, in menschenfreundlicher Weise, für die Familie die Kosten der Reise nach Pest trugen.¹⁰² Die Regierung in Karlsruhe dagegen lehnte das Gesuch der Witwe Bodmers, die in ihre Heimat Zürich zurückgekehrt war, um das übliche Gnadenquartal ab. Sie hatte geklagt, ihr Mann sei in rastloser Tätigkeit mitten in der Unternehmung in Oesterreich-Ungarn Eisenbahnen anzulegen [...] plötzlich durch den Tod davon hinweg und aus dem Schooße seiner zahlreichen Familie gerissen worden.

II. BODMERS DAMPFBOOT

DAS UNTERNEHMEN

Im Jahr 1814 faßte Mechanikus Bodmer [...] den Entschluß, ein Dampfschiff mittelst 26 oder 30 Actien, wenn ich mich recht entsinne, zu bauen – so schilderte der schon mehrfach genannte Direktor des Seekreises zu Konstanz Johann Baptist Hofer 1823 dem württembergischen Finanzminister Ferdinand Heinrich August Weckherlin (1767–1828)¹⁰³ den Beginn von Bodmers Projekt, in der Tat nur aus der Erinnerung, denn die Akten hatte damals Hofgerichtsassessor Heinrich Uhl bei sich, der als Deputierter der badischen Zweiten Kammer in Karlsruhe weilte.¹⁰⁴ Was für Bodmers Projekt den Anstoß gegeben hatte, ist unklar: Zeitungsberichte oder -bilder, Nachrichten über Robert Fultons Bemühungen um die

Einführung der Dampfschiffahrt auf der Donau 1809, die Sichtung eines Dampfschiffs im Ärmelkanal bei einer Geschäftsreise nach England,¹⁰⁵ oder was auch immer.

Doch lag die Idee eines Dampfschiffs sozusagen in der Luft, einerseits nach dem Ende der Napoleonischen Herrschaft über Europa, andererseits nach den Erfolgen der ersten brauchbaren Dampfschiffe Robert Fultons (1765–1815) von 1807 an in den USA oder der »Comet« des Henry Bell (1767–1830) 1812 auf dem Clyde in Schottland.¹⁰⁶ In seinem *Plan und Aktien-Eröffnung* vom 1. Januar 1817¹⁰⁷ wies Bodmer darauf hin, dass nunmehr auch Rußland, Preußen und Frankreich deren Beispiel gefolgt seien.¹⁰⁸ Englische Schiffe hatten deutsche Ströme befahren: 1816 »The Defiance« den Rhein bis Köln, die »Caledonia« 1817 bis Koblenz, 1816 »The Lady of the Lake« die Elbe bis Hamburg. Im Deutschen Bund waren schon vor Bodmer 1816/17 drei Dampfschiffe vom Stapel gelaufen, zwei in Spandau, erbaut von zwei Engländern, Vater und Sohn John und John Barnett Humphreys, die »Prinzessin Charlotte von Preußen« und die »Courier« (»Kurier«), in Bremen »Die Weser«.¹⁰⁹

Projekte für Dampfschiffe auf deutschen Flüssen hatte es freilich schon zuvor gegeben: 1813 für Deutschland und insbesondere den Neckar von dem vielseitigen Professor und Hüttendirektor Johann Carl Friedrich Hauff (1766–1846) aus Stuttgart,¹¹⁰ von dem unsteten (Bodmer nicht unähnlichen) Abenteurer und USA-Emigranten Justus Erich Bollmann (1769–1821)¹¹¹ für Elbe, Weser, Havel, von Hauff und Bollmann für die Donau – aber alles ohne Erfolg.

Bodmer dagegen hat offenbar im Spätjahr 1816 angefangen, sein Projekt in die Tat umzusetzen, denn das vielgelesene Wochenblatt *Der aufrichtige und wohlverfahrene Schweizer-Bote* des aus Magdeburg stammenden Aargauers Heinrich Zschokke (1771–1848) vom 17. Dezember 1816¹¹² berichtete bereits detailliert über das Projekt eines 90 Schuh langen Dampfschiffs: Es sei zur Unterbringung von 60 Reisenden eingerichtet, mit drei Zimmern, einem Saal, einer Küche und einer Gallerie rund um das Schiff. Bodmer hatte also wohl, wie man heute sagen würde, gute Pressearbeit geleistet. Außerdem verfaßte er einen einladenten Aufsatz und trug ihn in der Schweiz, Bayern und Baden umher, wie Hofer sich ausdrückte, gemeint ist wohl der schon genannte Prospekt *Plan und Aktien-Eröffnung*. Er stellte darin den Nutzen eines mit Dampf betriebenen *Paquetboots*, eines Fahrgastschiffs, heraus, das auch als *Rek-oder Bougssierschiff* (am Bodensee *Vorschiff* genannt), also als Schlepper, dienen und die Fahrt von Schaffhausen bis Lindau in 20 Stunden zurücklegen könnte. Mit »Recken« oder auch »Rossen« ist Treideln gemeint, was wegen der starken Strömung des Rheins zwischen Schaffhausen und Stein erforderlich war.¹¹³ *Dieses Dampfboot würde ganz nach englischer Art erbaut und für bequeme Unterbringung von 60 Reisenden gesorgt, drei mit Fenstern versehen[e], gut und bequem moblierte Zimmer, nämlich ein Saal, ein Frauenzimmer-Appartement und ein ordinare Zimmer, welche zu Winterszeit mittelst des Dampfes angenehm geheizt werden können,¹¹⁴ würden im Schiffe angebracht, über diesen Zimmern, nämlich auf dem Verdecke, fänden die Reisenden hinreichenden Raum zum spazieren, oder um auf den dort befindlichen Sitzen das Freye geniessen zu können.*

Bodmer rechnet vor, dass das Schiff auf 1000 Louisd'or (11 000 Gulden) käme, die durch 20 Aktien zu je 50 Louisd'or (550 Gulden) gedeckt werden könnten, und dass – die Unkosten, u. a. Löhne für den Kapitän, den *Conducteur*, gleichzeitig *Maschinenaufseher*, 2 Matrosen und 2 Schiffsjungen, Aufwendungen für täglich 12 Zentner Steinkohlen, abgerechnet – jährlich ein Überschuß von 8800 Gulden erwirtschaftet werden könnte, der dann an die Aktionäre verteilt würde. Die *Prager Zeitung* vom 13. Januar 1817¹¹⁵ wußte, dass die Steinkohle zur Feuerung des Dampfkessels aus den Gruben von Egelshofen (heute zur Stadt Kreuzlingen gehörend) im Kanton Thurgau kommen werde. Der Regierungsrat Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843) ließ die Kohlevorkommen gerade zu der Zeit auf Rentabilität untersuchen, wie er in seinem Tagebuch für den 31. Juli 1817 vermerkte; das Flöz erwies sich offenbar als nicht ergiebig genug.¹¹⁶

In dem Kreisdirektor Johann Baptist Hofer fand Bodmer einen Gönner. Hofer berichtete am 28. Januar 1817 an das Finanzministerium in Karlsruhe,¹¹⁷ dass der *Mechanicus Bodmer* dahier, Bruder des *Mechanicus Bodmer* in St. Blasien, eine Dampfmaschine in dem Spinnhause zur Kaze dahier mit entsprechenden Erfolge erbaut habe und um Erlaß von 538 Gulden 29 Kreuzer für Eisen aus dem Eisenwerk Albrück bitte, was Hofer unterstützte, zumal bei den bedrängten Vermögensumständen Bodmers, und da die *Actiengesellschaft der Spinnerey* in der Kaze mangels Mitteln die Maschine nicht abgenommen habe. Zum anderen bitte Bodmer um ein *Privilegium exclusivum* für die Erbauung eines Dampfschiffs. Die geplante Aktiengesellschaft für das Dampfschiff werde die Kommunikation an Bodensee und Rhein entscheidend verbessern – dazu werde Bodmer nach England reisen, um seine entsprechenden Kenntnisse zu vervollkommen. Doch das Ministerium reagierte kühl: Die Dampfmaschine sei, laut dem Gutachten des Kreisrats Josef Edler von Chrismar, noch der Verbesserung fähig, wenn Bodmer aus England zurück sei, werde man weitersehen, und für das Privileg sei das Innenministerium zuständig.¹¹⁸ Von einem Privileg war danach nie wieder die Rede.

Gleichzeitig wandte sich Bodmer in einer Supplik vom 15. Februar 1817 an Großherzog Carl: Er habe ihm schon mündlich sein Dampfschiffprojekt vortragen dürfen, und er habe für ihn und die Großherzogin je eine Aktie reserviert, auch bitte er um die Genehmigung, das Dampfschiff nach der Großherzogin »Stephanie« zu benennen. Geschickt wie er war, verwies er ferner darauf, dass Prinz Eugène Beauharnais, Herzog von Leuchtenberg (1781–1824) und dessen Schwester Hortense (1783–1837), Herzogin von St. Leu, Ex-Königin von Holland und Tante der Großherzogin, sowie die Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen bereits Anteil *genommen* hätten – nur stimmte das im Fall der Kantone eben nicht. Auch das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen wies Bodmer ab.¹¹⁹ Dass der Prinz und die Ex-Königin Aktien erworben hätten, wußte schon die *Prager Zeitung* vom 12. Februar 1817 zu berichten.¹²⁰ Schließlich entschloß sich der Großherzog am 1. Mai 1817, eine Aktie zu erwerben, die aus der Handkasse bezahlt wurde.¹²¹

Die in der Literatur zu findende Erzählung, die Ex-Königin habe zusammen mit »anderen Magnaten aus Konstanz und dem Thurgau« 1816 die Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet und den »Mechaniker« Bodmer mit dem Bau eines Dampfschiffs beauftragt,¹²² lässt sich in amtlichen Unterlagen nicht belegen. Vielmehr deutet nichts darauf hin, Bodmer sei eine Art technischer Angestellter der Gesellschaft gewesen oder gar Hortenses Strohmann – es ging dabei vielleicht um eine Geldanlage, zu der David Macaire, ihr und ihres Bruders Eugen Bankier, zugeraten haben könnte. Bodmer wird in den Akten in der Regel als *Mechanicus* bezeichnet, was nach heutigen Begriffen nicht mit Mechaniker, sondern eher mit Ingenieur gleichzusetzen ist.

Im Frühjahr 1817 ist offenbar die Aktiengesellschaft ins Leben getreten, nachdem alle 20 Aktien schon

Ende Februar abgesetzt worden sein sollen.¹²³ Auch wenn Hofer später behauptete, es habe unter den Aktionären *weder von Anfang an eine gemeinschaftliche Verabredung noch späterhin ein wirklicher Gesellschaftsvertrag* stattgefunden, vielmehr habe nur jeder Aktionär einzeln mit Bodmer kontrahiert,¹²⁴ so wurden doch immerhin 1817 zwei Aktionärsversammlungen abgehalten, am 27. Mai und am 10. November. Die Mehrzahl der Aktionäre nahmen teil oder ließen sich vertreten (vor allem durch Hofer), es wurden Beschlüsse gefasst, und die Protokolle wurden den Aktionären übersandt.¹²⁵

Bevor davon die Rede ist, sollen die Aktionäre mit der Anzahl ihrer Aktien vorgestellt werden, in der Reihenfolge des Protokolls der Versammlung vom 27. Mai 1817 (Abb. 3):

- 1 Max Laur, Stadtschreiber in Markdorf; Herausgeber eines Kinder-Schauspiels *Die Ostereyer* 1819:¹²⁶ 2 Aktien
- 2 Professor Karl Friedrich Rinck (1786–1851), Prinzenerzieher, von 1818 an Bibliothekar in Karlsruhe, und Consorten (wohl sein Bruder Wilhelm Ludwig):¹²⁷ 2 Aktien
- 3 Großherzog Carl (1786–1818, reg. seit 1811) und Großherzogin Stephanie Beauharnais (1789–1860): 2 Aktien (November 1817: 4)

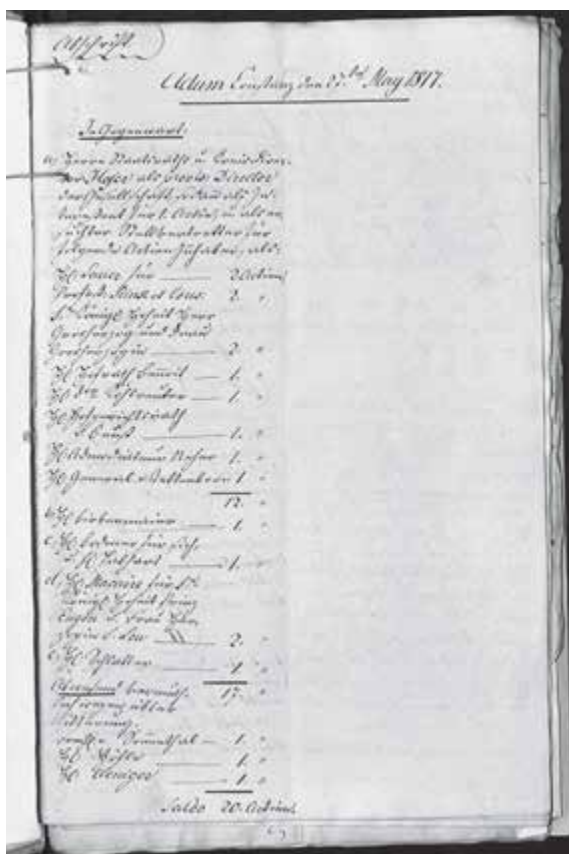


Abb. 3: Liste von Bodmers Aktionären im Mai 1817. Generallandesarchiv Karlsruhe, 60/1219.

- 4 Cosmus Benoit, Geheimer Hofrat in Karlsruhe:¹²⁸ 1 Aktie
- 5 Dr. Wilhelm Ludwig Kölreuter (1784–1848), Amtsarzt in Karlsruhe; er erwarb zusammen mit Hofer 1823 ein Patent zur Goldscheidung aus Silber und anderen Metallen:¹²⁹ 1 Aktie (November 1817: ½ Aktie)
- 6 Carl von Beust (1777–1842), Hofgerichtsrat in Mannheim:¹³⁰ 1 Aktie
- 7 Johann Georg Neher (1788–1858), Admodiateur in Saulgau, Gründer der Eisenwerke in Laufen am Rheinfall 1810:¹³¹ 1 Aktie
- 8 Friedrich Carl von Tettenborn (1788–1845), Mannheim; russischer Kavalleriegeneral aus Baden, Befreier Hamburgs und Bremens 1813, Hamburger Ehrenbürger, ab 1819 badischer Gesandter in Wien:¹³² 1 Aktie
- 9 Alois Birkenmaier (Birkenmayer), Bierbrauer, seit 1810 Pächter der von Nikolaus Matt 1795 gegründeten Brauerei zur »Sonne« in Konstanz:¹³³ 1 Aktie
- 10 Bodmer für sich und seinen Compagnon Labhart in Islikon (Kanton Thurgau):¹³⁴ 1 Aktie
- 11 David Macaire (1774–1845), Fabrikant und Bankier in Konstanz; später Initiant einer Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz 1824 und wieder 1830 (auch deren Präsident),¹³⁵ für Prinz Eugène, München (der an Macaires Bank beteiligt war), und Hortense Herzogin von St. Leu, Augsburg, seit 1815 in Konstanz, 1817 Eigentümerin von Schloß Arenenberg; sie beteiligte sich auch an Macaires Dampfschiffahrtsgesellschaft 1830: 2 Aktien (November 1817: 5 Aktien)
- 12 Georg Walter Schlatter (1780–1842), Schiffmeister und Gastgeber zum »Lamm«, Obmann der Schifferzunft in Lindau:¹³⁶ 1 Aktie
- 13 Johann Baptist Freiherr von Sonnenthal, Hofgerichtsrat in Meersburg, zuvor Waldburg-Wolfegg'scher Geheimer Rat und Hofkanzler, dann württembergischer Oberamtmann in Stockach:¹³⁷ 1 Aktie (November 1817: 0)
- 14 Josef Höfle, Apotheker in Markdorf, Sohn des letzten bischöflichen Amtmanns in Markdorf, Joseph Höfle (gest. 1812):¹³⁸ 1 Aktie (November 1817: 0)
- 15 Michael Weniger (1763–1836), Industrieller in St. Gallen, 1810/11 Gründer einer Baumwollspinnerei, 1815 des Firmenkonglomerats Michael Weniger & Comp. und in der Folge weiterer Unternehmen;¹³⁹ er beteiligte sich 1830 an der von Macaire neugegründeten Gesellschaft: 1 Aktie
- 16 Johann Baptist (seit 1819 von) Hofer (1759–1838), Direktor des Seekreises, Staatsrat, provisorischer Direktor der Aktiengesellschaft, Konstanz:¹⁴⁰ 1 Aktie
- 17 Heinrich Uhl (1807–1849), Hofgerichtsadvokat in Konstanz; 1821 Hofgerichtsassessor,¹⁴¹ Kassier der Gesellschaft; für General Prinz Emil (Aemilianus Maximilian Leopold) von Hessen (1790–1856): 1 Aktie

Von angeblichen Aktionären in Wien und einem thurgauischen Regierungsrat¹⁴² ist in den Protokollen nicht die Rede. Ebenso wenig erscheint der Name des englisch-belgischen Industriellen John Cockerill (1790–1840) in den archivalischen Quellen.¹⁴³ Es gibt nur eine spätere Verbindung von Cockerill zur Bodensee-Dampfschiffahrt: 1825/26

wurde ein Heinrich Göhring aus Stuttgart, Schlosser bei dem württembergischen Maschinenbaumeister Friedrich Grundler, zu Cockerill zwecks Ausbildung als Maschinist des Friedrichshafener Dampfschiffs »Wilhelm« entsandt.¹⁴⁴

Zusammen waren es im Mai 20 Aktien, im November – die Gründe werden noch genannt – 23 ½ Aktien, 2 ½ Aktien konnten nicht abgesetzt werden.

Bei der ersten Versammlung, am 27. Mai 1817, wurden Hofer als Direktor und Uhl als Kassier bestätigt, Uhl und Birkenmaier legten als Mitglieder einer provisorischen Aufsichtskommission ihren Bericht über den Stand der Dinge vor. Es wurde ferner entschieden, für ca. 700 Louisd'or in England die Dampfmaschine zu bestellen. Bodmer hatte außerdem zugesagt, den übrigen Apparat in 3 bis 3 ½ Monaten in seiner Werkstätte fertigmachen – daher wurde beschlossen, die Aktionäre zur Bezahlung des Aktienbetrags aufzufordern, nämlich der besagten 11 Louisd'or oder 550 Gulden je Aktie. Da Bodmer in Aussicht gestellt hatte, das Dampfschiff in 3 bis 3 ½ Monaten in Tätigkeit zu setzen, wurde eine weitere Kommission ernannt in Gestalt der Herren Macaire, Weniger und Schlatter, die Gutachten über den künftigen Betrieb des Schiffes verfassen sollten. Bodmer zeigte den Anwesenden ein Modell des Schiffes vor.¹⁴⁵ Gleichzeitig beantragte er schriftlich bei der Versammlung,¹⁴⁶ gemäß der in England gewonnenen Erfahrung und Überzeugung sei es besser, das Schiff größer, d. h. für 120 Passagiere (statt für 60) und 200 Zentner Fracht, zu bauen, entsprechend habe er die Maschine bestellt, was die Kosten für das Schiff, die auf 1000 Louisd'or angesetzt waren, um 300 Louisd'or erhöhe – deswegen die Zahl der Aktien auf 26 anzuheben. Eine Entscheidung hierüber wurde auf die nächste Versammlung im November vertagt.

Die *Prager Zeitung* vom 24. Mai 1817¹⁴⁷ hatte schon berichtet, dass Bodmer in Konstanz zurück und seine Bestellung in England unterwegs sei, das Schiff werde auf der Insel Reichenau erbaut, Baumaterialien würden vorbereitet. In Wirklichkeit diente der Schiffmacherplatz beim ehemaligen Kloster Petershausen als Werft (Abb. 4). Hofer zufolge baute Bodmer den Dampfkessel selbst, das Schwungrad und weitere Eisenware bezog er aus dem württembergischen Hüttenwerk Wasseralfingen.¹⁴⁸ Ein Nachweis in den Jahresrechnungen des Hüttenwerks Wasseralfingen¹⁴⁹ ist nicht möglich, da dort Namen nicht angegeben und die Rechnungsbeilagen verloren sind, dagegen liegt in Hofers Nachlaß¹⁵⁰ eine Mahnung aus Wasseralfingen vom 2. Dezember 1819 für gelieferte *Gußwaren*. Zum anderen verlangte 1828 die Hüttenverwaltung Albbuck von Hofer die Bezahlung von Eisenwaren, die 1816 für den Bau des Dampfschiffs geliefert worden waren, Hofer bat um Nachlaß der Forderung, da er schon *ein baares Opfer von 2554 fl gebracht habe*, und erreichte, dass der Großherzog die Forderung niederschlug.¹⁵¹ Das Holz kam aus staatlichen Wäldern; die Oberforstkommision mahnte 1825 wegen eines ausstehenden Rechnungsbetrags. Dieser wurde Bodmer, da er vergantet war, von seiner Pension als Salinendirektor abgezogen.¹⁵²

Über die Arbeit am Schiff ist wenig bekannt, Bodmer wird seine vielseitigen und bewährten eigenen Kräfte dazu angestellt haben. Von englischen Arbeitern, die in der



Abb. 4: Der Schiffmacherplatz beim ehemaligen Kloster Petershausen. Ölgemälde von Nikolaus Hug, 1840. Rosgartenmuseum Konstanz, Inv.-Nr. T 703.

Literatur hie und da erwähnt werden,¹⁵³ fehlen Nachweise. Hofer sagt dazu nichts, es ist auch sehr die Frage, ob Bodmer sich solche hätte leisten können. Dagegen wird ein einheimischer Schiffbauer Joseph Kramer (gest. 1828, 78 Jahre alt)¹⁵⁴ in Konstanz genannt, der dann im Jahre 1823, weil er an dem Bodmerschen Schiff beteiligt gewesen war, mit dem schon erwähnten württembergischen Maschinenbaumeister Friedrich Grundler (1788–1869)¹⁵⁵ nach Genf zur Besichtigung des dort von dem US-Konsul Church erbauten Dampfschiffs mitreisen durfte.¹⁵⁶

Hofer drängte auf baldige Entrichtung der Aktienbeträge, da Hofbankier Samuel Haber alsbald Zahlungen nach London zu leisten habe, wo die bestellten Artikel zur Absendung bereitstünden.¹⁵⁷ Die Zahlungen gingen allerdings nicht unmittelbar an den Hersteller der Dampfmaschine, die Firma Hague & Topham, sondern an das Handelshaus Wilson, Agassiz & Co. in London. Dieses war die Gründung eines Welschschweizers, Louis Agassiz 1769; in dem leider nur fragmentarisch erhaltenen (von mir in London eingesehenen) Firmenarchiv ist wenigstens der Name Habers als Geschäftspartner überliefert, was tatsächlich auf Habers Zahlung hindeutet.¹⁵⁸

Die nächste Aktionärsversammlung fand am 10. November 1817 statt.¹⁵⁹ Dabei gab es eine gute und eine schlechte Nachricht. Die gute war, dass das Dampfschiff am 30. September vom Stapel gelaufen und nur noch der Innenausbau zu erledigen sei. Der Stapellauf war ein festliches Ereignis gewesen, mit türkischer Musik und dem Abfeuern mehrerer Kanonen, so die Thurgauer Zeitung vom 4. Oktober 1817.¹⁶⁰ Hofer habe das mit Blumen umwundene Seil eigenhändig mit der Axt durchschlagen.¹⁶¹ Die Thurgauer Zeitung berichtete ferner, dass zwei Tage zuvor König Wilhelm von Württemberg und seine Gemahlin Ka-

tharina das Schiff besichtigt hätten. Vielleicht hat der König hier schon Anregungen zu seinem späteren Engagement für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee empfangen.

Die schlechte Nachricht war, dass weiteres Geld benötigt wurde. Das Aktionärskomitee rechnete vor, dass von den 26 Aktien $3\frac{1}{2}$ nicht verkauft bzw. nicht bezahlt seien, eingegangen seien von den Aktionären insgesamt 12 375 Gulden. Ausgegeben seien durch Haber für die Dampfmaschine nach England 3575 Gulden, für Eisenblech u. a. nach Straßburg 1472 Gulden, Herrn Neher in Laufen mittelst Abschreibung auf seinen Aktienbetrag 550 Gulden, Herrn Bodmer für Arbeiter und Materialien 6765 Gulden 30 Kreuzer – somit seien noch 12 Gulden und 30 Kreuzer in der Kasse. Es bestehe aber dringender Bedarf: 4600 Gulden seien fällig für die in Rotterdam bereits eingetroffenen Maschinenteile, die dort bei dem Handlungshaus Kuyper van Dam & Smeer¹⁶² lägen, dazu für die Fracht ca. 1000 Gulden (zusammen also 5600 Gulden), weitere Schulden betrügen 980 Gulden 40 Kreuzer, und 1700 Gulden seien für den Innenausbau des Schiffes und den Einbau der Maschine zu veranschlagen – zusammen 8280 Gulden 40 Kreuzer, abzüglich die noch zu bezahlenden Aktien von 1925 Gulden. Das Defizit betrage demnach 6355 Gulden 40 Kreuzer.

Bodmer gestand ein, er habe anfangs den Kostenvoranschlag zu niedrig angesetzt, das Schiff sei ja größer gebaut worden bei einer Länge von 74 statt 50 Schuh. Wie bekannt, seien 1816 – dem »Jahr ohne Sommer« als Folge eines Ausbruchs des Vulkans Tambora auf der indonesischen Insel Sumbawa im April 1815, was damals niemand wußte¹⁶³ – die Lebensmittel auf einen ungeheueren Preis gestiegen, und der Schiffmacherplatz sei mehrere Monate, d. h. im Sommer 1817, unter Wasser gestanden. Sogar die Marktstätte in Konstanz war überflutet – der Konstanzer Künstler Nikolaus Hug (1771–1852) schuf zwei Bilder von der Überschwemmung.¹⁶⁴ Diese Umstände hätten Arbeitslöhne und andere Ausgaben in die Höhe getrieben. Von den Folgen des Tambora-Ausbruchs war auch Kreisdirektor Johann Baptist Hofer insofern betroffen, als er sich öffentlich gegen Verläumdungen zur Wehr setzen mußte, im Herbst/Winter 1816 trotz Verbot fortwährend Kartoffeln zum Schnapsbrennen, sein Geld zum Kornwucher verwendet zu haben und daher Mitverursacher des Steigens der Lebensmittelpreise zu sein.¹⁶⁵

Das Komitee – und Hofer noch 1823¹⁶⁶ – erkannten die Begründung Bodmers an und kamen zu dem Schluß, die Aktionäre müßten einen Nachschuß von 23 Louisd'or je Aktie leisten, wodurch von den 26 Aktien die Summe von 6578 Gulden zusammenkäme. Die Aktionäre sollten schleunigst ihren Betrag entrichten, an Bankier Heinrich Vierordt in Karlsruhe bzw. Advokat Uhl in Konstanz, da das Schiff bald fertiggestellt sein, die Schifffahrt auf dem Rhein, also der Transport der Maschine bald gehemmt würde, und die Eisenteile leiden könnten. Daher solle sogleich ein Handlungshaus in Karlsruhe (also wohl Vierordt) für deren Beförderung sorgen, gegen Anweisung besagter 5600 Gulden. Hofer erstattete Benoit im Sinne Bodmers unter Übersendung des Protokolls am 23. November Bericht, es dauerte aber bis 31. Januar 1818, bis der Betrag aus der großherzoglichen Handkasse angewiesen, und bis Juli 1818, bis er tatsächlich bezahlt wurde.¹⁶⁷ Von

den anderen Aktionären zahlten laut Hofer nicht alle den Nachschuß, und die nach Bodmers Vorschlag neu kreierte vier Aktien konnten nicht alle abgesetzt werden.

Im Januar 1818 war die »Stephanie« soweit fertiggestellt, dass Bodmer im Konstanzer Intelligenz-Blatt eine auch von der Thurgauer Zeitung vom 31. Januar abgedruckte Bekanntmachung einrücken konnte: *Bey günstiger Witterung fährt nächsten Montag den 2ten Februar das Dampfschiff mit Musik auf Meersburg. Liebhaber zum mitfahren belieben sich um 12 Uhr auf dem Damm einzufinden. Zu Bestreitung der nöthigen Unkosten wird in den Zimmern 24 kr., auf dem Verdek 12 kr., bezahlt.* Diese großartige Ankündigung war wohl etwas voreilig: Die Thurgauer Zeitung vom 7. Februar 1818 teilte ihren Lesern mit: *Laut der in Nro. 9 des Konstanzer Intelligenz-Blatts sich befindenden, das Dampfschiff betreffenden Bekanntmachung, welche ich in mein vorachtziges Blatt aufgenommen, hätte alle Welt glauben sollen – das Dampfboot wäre fix und fertig. – Allein ich weis nun aus zuverlässiger Quelle, dass man wohl bey gänzlich Wind-stiller Witterung mit demselben fahren kann, die merkwürdigen eisernen Ruder aber – welche durch die Kraft des Dampfes in Bewegung gesetzt werden sollten – einstweilen durch Menschenhände getrieben werden, bis die Ventille, Rohre etc., aus England angelangt. Erst dann kommt auch der in Konstanz verfertigte und sehr solide Kessel auf das Schiff.*¹⁶⁸ Mit den Rudern sind die beiden Schaufelräder gemeint. Auch Hofer erzählt – aus dem Gedächtnis etwas vage – über diese Probefahrt, er nennt kein Datum, gibt aber an, dass die Fahrt mit Nachhilfe von Menschenhänden am Schwungrad vonstatten gegangen sei.¹⁶⁹ Es gibt, wohl ebenso aus der Erinnerung, eine weitere Erwähnung dieser merkwürdigen Fahrt, nämlich von dem Lehrer und Heimatforscher Franz Xaver Staiger (1807–1883) in seiner Handschrift von ca. 1878 im Stadtarchiv Konstanz.¹⁷⁰

Bodmer entschloß sich, da dem Dampfschiff der wichtigste Bestandteil, die in England hergestellte, aber in Rotterdam festgehaltene Dampfmaschine fehlte, eine kleine, von ihm verfertigte Dampfmaschine aus seiner Spinnerei in das Schiff einzubauen und eine Jungfernfahrt von Konstanz nach Meersburg zu unternehmen. Zu dieser Jungfernfahrt gibt es in der späteren Literatur genauere Angaben: als Datum den 29. April 1818 und als Fahrzeit für die Entfernung Konstanz-Meersburg vier Stunden.¹⁷¹ Der erwähnte Staiger spricht in seiner Handschrift von 12 Ruderern, die für die Rückfahrt benötigt worden seien. Es heißt auch, Fahrgäste, darunter Konstanzer Stadträte, hätten selbst Hand anlegen müssen.¹⁷² Dagegen berichtete die zeitgenössische Zürcher Zeitung etwas vieldeutig, die Geschwindigkeit sei der Kraft der Maschine angemessen gewesen, die Fahrt habe die Erwartungen der Sachkundigen befriedigt, und jetzt sei die Darlegung ganz entsprechender Resultate auf die Ankunft der großen Maschine verschoben.¹⁷³

Woher diese Erzählungen letztlich stammen, möge auf sich beruhen: vielleicht aus mündlicher Überlieferung. Ebenso stellt sich die Frage nach dem sog. Volksmund oder Volkswitz, der das Wortspiel »Steh-fahr-nie« aufgebracht haben soll. In der Literatur kommt »Steh-fahr-nie« wohl erstmals 1885 vor.¹⁷⁴

DAS SCHIFF

Nun wäre es an der Zeit, einen Blick auf das Schiff zu werfen, doch leider haben sich von der »Stephanie«, soweit bekannt, keine zeitgenössischen Bilder erhalten, falls solche je existierten. Wohl aber gab es einst in der Sammlung des Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. August Gruber in Freiburg im Breisgau präzise Risse des Schiffes, die wohl 1915 erstmals veröffentlicht wurden.¹⁷⁵ Leider sind die Originale verschollen, sie sind jedenfalls im Nachlaß Gruber im Stadtarchiv Lindau nicht vorhanden,¹⁷⁶ auch nicht im Stadtarchiv Schaffhausen,¹⁷⁷ wie schon behauptet wurde. Immerhin gibt es eine alte photographische Aufnahme der Risse in der Sammlung Wolf im Stadtarchiv Konstanz (Abb. 5).¹⁷⁸ Sie werden von manchen, wohl unzutreffend, dem schon genannten Konstanzer Künstler Nikolaus Hug zugeschrieben, der für seine Veduten bekannt ist.¹⁷⁹

Von den Rissen dürfte in unserer Zeit der Konstanzer Graphiker Erich Hofmann inspiriert worden sein, der seine Darstellung in einer Serie im *Südkurier*,¹⁸⁰ als Postkartensatz, in der Zeitschrift *Merian*¹⁸¹ und in einem Buch¹⁸² veröffentlichte. Ferner gibt es von dem Schweizer Schifffahrtshistoriker Erich Liechti eine weitere rekonstruierte bildliche Darstellung.¹⁸³ Auch die Modelle der »Stephanie« im Rosgartenmuseum Konstanz, im

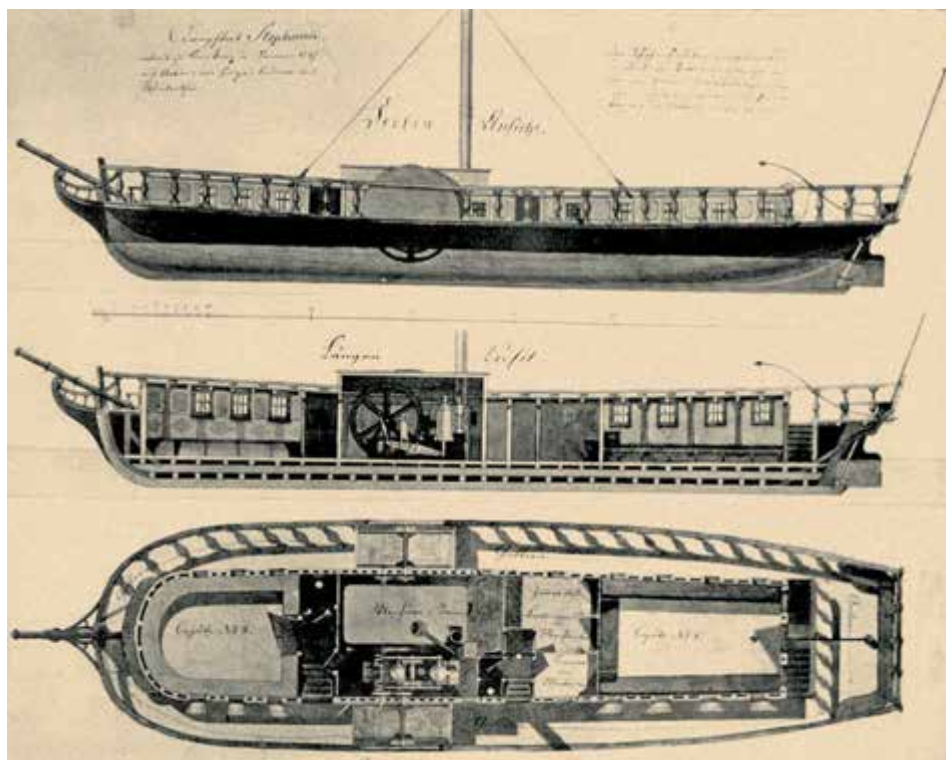


Abb. 5: Alte Photographie der Risse des Dampfschiffs »Stephanie«. Stadtarchiv Konstanz ZI Sammlung Wolf H 37/1347.

Seemuseum Kreuzlingen¹⁸⁴ und neuestens für ein künftiges Museum in Lindau¹⁸⁵ basieren auf den Rissen.

Diese dürfen wohl als authentisch gelten, es ist wenig wahrscheinlich, dass es sich um eine Fälschung oder Mystifikation handelt – welchem Zwecke hätte dies dienen sollen? Im folgenden wird also die Echtheit vorausgesetzt. Der Text auf den Rissen stammt sicherlich nicht von Bodmers, sondern von einer späteren Hand, denn er stimmt in Einzelheiten nicht. Die Beschriftung lautet folgendermaßen: *Seiten-Ansicht – Längen-Profil – Dampfboot Stephanie/ erbaut zu Konstanz im Sommer 1817/ auf Actien, von Caspar Bodmer aus/ Winterthur und: Das Schiff erhielt keine Dampfmaschine/ sie soll blos bis Rotterdam gelangt und/ dann nach England zurückgebracht worden/ seyn: weshalb es eingieng und nach Jahr und/ Tag auf den Abbruch verkauft ward.*« Die Draufsicht enthält als Erläuterungen vom Bug bis zum Heck: *Gallerie. Cajüte N^o 2. Maschinen-Raum. Zimmer des Bootsmanns und Maschinisten. Kammer der Matrosen. Cajüte N^o 1. Gallerie.* Diese Gallerie ist ein charakteristisches Merkmal dieses Schiffstyps.¹⁸⁶ Es handelt sich um einen sog. Glatdeckdampfer, also ohne Aufbauten auf dem Deck, abgesehen von den Radkästen.

In der Annahme, dass auf den Rissen tatsächlich die »Stephanie« dargestellt ist, ob nun von Bodmer selbst, von Hug oder sonst, ist zu fragen: nach welchem Vorbild? Es

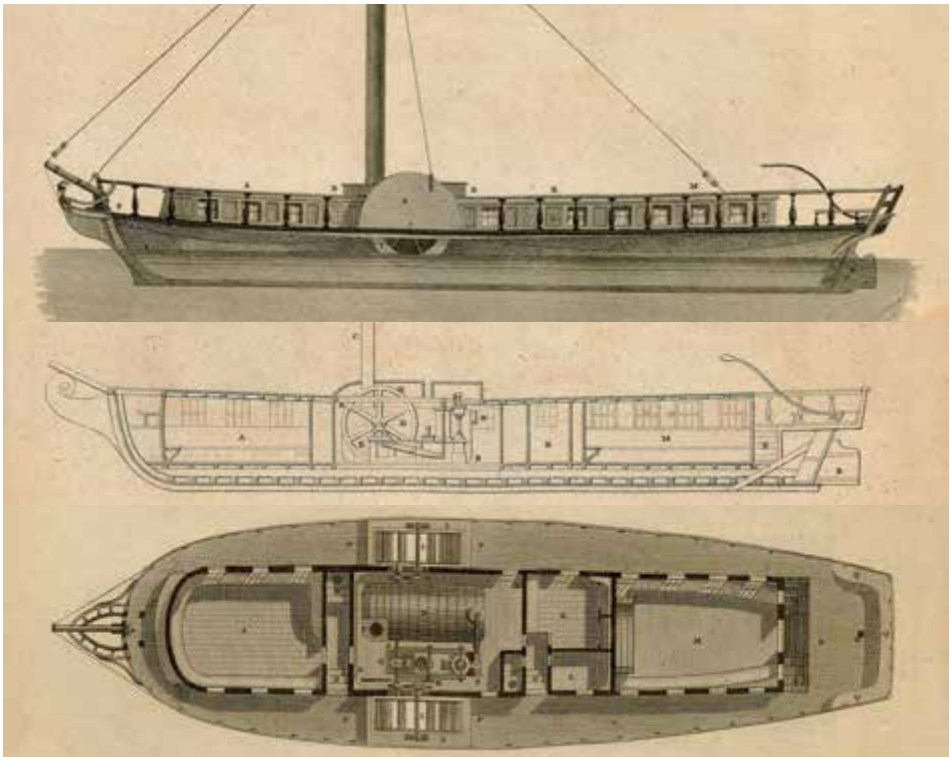


Abb. 6: Risse des Dampfschiffs »Duke of Argyle«.

Aus: Robertson Buchanan: A Practical Treatise on Propelling Vessels by Steam.
Glasgow und London 1816. Plates IV–VI.

Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Abteilung Historische Drucke, Sign.: Hz 33766.

scheint bis jetzt niemandem aufgefallen zu sein, dass die Bilder mit ganz geringen Abweichungen einer zeitgenössischen (farbigen) Illustration entsprechen, nämlich in Friedrich Justin Bertuch: *Bilderbuch für Kinder*, Band 9, Weimar 1816, Tafel Vermischte Gegenstände CCXXIV.¹⁸⁷ Und diese Abbildung gibt genau die Plates IV–VI wieder, wie sie der schottische Ingenieur Robertson Buchanan (1770–1816)¹⁸⁸ in seinem Buch *A Practical Treatise on Propelling Vessels by Steam*, Glasgow und London 1816, veröffentlicht hat (Abb. 6).¹⁸⁹ Darin wird das Schiff zuerst bloß mit dem Buchstaben E bezeichnet, doch wird das Geheimnis am Ende gelüftet:¹⁹⁰ Es handelt sich um das Dampfschiff »Duke of Argyle«.¹⁹¹ Die »Duke of Argyle« wurde 1814 auf der Werft von Alexander Martin in Port-Glasgow gebaut, die Maschine stammte von James Cook in Tradeston.¹⁹² 1815 fuhr die »Duke of Argyle« über See nach London und wurde dort umbenannt in »Thames«, um auf dem gleichnamigen Flusse Dienst zu tun.¹⁹³ Vielleicht hat Bodmer das Schiff dort gesehen und hat es sich zum Vorbild genommen.

Die »Duke of Argyle« scheint auch bei dem zweiten in Deutschland, am 30. Dezember 1816, vom Stapel gelaufenen Dampfschiff, »Die Weser«¹⁹⁴ in Bremen, Pate gestanden zu haben. Aufgefallen ist dies dem Bremer Schriftsteller und Dichter Carl Jakob Ludwig Iken (1789–1841),¹⁹⁵ der von Buchanans Traktat eine Teil-Übersetzung anfertigte: *Ueber die Erfindungen, durch Dampf und andre neue Mittel Schiffe in Bewegung zu setzen*, Bremen 1817. Zu dem (seitenverkehrt wiedergegebenen) Kupferstich nach Buchanan¹⁹⁶ bemerkte Iken: NB Da das Bremer Dampfschiff am meisten Aehnlichkeit mit dem Schiff E Fig. II hat, und das Schiff E am verständlichsten geschildert ist, so haben wir nur von diesem ein Kupfer gegeben.¹⁹⁷ Iken sandte ein Exemplar seiner Übersetzung an Goethe, der sich bekanntlich für Eisenbahnen und Dampfschiffe lebhaft interessierte.¹⁹⁸ Ein Mitglied von Goethes Freundeskreis in Weimar, der Engländer Charles Gore (1726–1807), wird übrigens bei Buchanan¹⁹⁹ mit seinen Versuchen zum Wasserwiderstand zitiert.

Die Frage, wie Bodmer zu einem Bauplan für sein Schiff gekommen ist, da die Bauart der Bodensee-Segelschiffe für ein Dampfschiff nicht tauglich war und da Bodmer nicht, und sonst wohl auch niemand am Bodensee, über Fachkenntnisse verfügte, dürfte damit geklärt sein: Er hat die Pläne bei Buchanan übernommen und selbst abgezeichnet oder abzeichnen lassen.²⁰⁰ Bodmer sprach ja selbst davon, sein Schiff *nach englischer Art* zu erbauen. Vermutlich hat er sich noch weitere Pläne mit den erforderlichen präzisen Maßangaben verschafft, womöglich, was nicht ganz unüblich war, beim Hersteller der Maschine, so wie das auch beim Schwesterschiff »Die Weser« der Fall war.²⁰¹ Es wird schwierig genug gewesen sein, die »Stephanie« von Leuten fertigen zu lassen, die noch nie mit einem Dampfschiff zu tun gehabt hatten, und sicherlich wäre es nicht einfach gewesen, die Maschine mit ihren verschiedenen Einzelteilen in die »Stephanie« einzubauen. Der württembergische Finanzminister Weckherlin äußerte sich 1823, dem Bericht des Hafendirektors in Friedrichshafen folgend, es werde in der dortigen Gegend sich niemand vorfinden, dem der Bau eines Dampfschiffs anvertraut werden könnte, Bodmers Schiffbauer verdienten bei den bekannten Fehlern seines Schiffes noch weniger Vertrauen –

der erwähnte Kramer war wohl eine Ausnahme. Es müßten demnach Schiffbauer aus dem Ausland geholt werden,²⁰² wie es denn später bei der »Wilhelm«, dem ersten erfolgreichen Dampfschiff auf dem Bodensee, auch geschah.

Die Länge der »Stephanie« betrug nach dem Stand vom 10. November 1817,²⁰³ wohl der Rumpf ohne Bugspriet gemessen, 74 Nürnberger Schuh (rund 22,53 m), die Breite über alles ca. 20 Schuh (rund 6 m), die Gesamthöhe vom Kiel bis zum Verdeck (nach dem Stand vom 27. Mai 1817) 10 Schuh; der Tiefgang soll angeblich 5 Fuß (rund 1,4 m) betragen haben.²⁰⁴ Gesteuert wurde das Schiff nicht mit einem Rad, sondern, wie aus den Rissen klar erkennbar, mit einer Ruderpinne. Die Bauart der Maschine für die »Stephanie« nach dem Vorbild der »Duke of Argyle« ist folgendermaßen zu beschreiben: eine einzylindrige Niederdruck-Seitenhebel- (oder Seitenbalancier-)maschine der Bauart Cook mit Schwungrad.²⁰⁵ Bei dem Schwesterschiff »Die Weser« betrug der Zylinderdurchmesser 0,55 m, der Kolbenhub 0,61 m, die Leistung etwa 14 nominelle PS. Den Dampf erzeugte ein Rauchrohrkessel, der seitlich der Maschine angeordnet war, wie im Riß deutlich zu erkennen. Der sehr lange Schornstein konnte, jedenfalls bei Buchanan,²⁰⁶ auch als Segelmast dienen. Für die Durchfahrt unter den niedrigen Brücken in Konstanz, Stein und Dießenhofen mußte er umklappbar sein, wie den Aktionären im Mai 1817 mitgeteilt wurde.²⁰⁷

Erbauer der Maschine war, was aus den Schreiben des Handelshauses Kuyper van Dam & Smeer zu erfahren ist und was bisher unbekannt war, die Londoner Firma Hague & Topham.²⁰⁸ Das Unternehmen scheint nicht sehr bekannt zu sein. Es wird in Adreßbüchern erstmals für 1813 genannt, und zog wohl erst 1817 in die Grey Eagle Street im Londoner Stadtteil Spitalfields. Die Gründer, die sich 1822 trennten, waren von Haus aus Mühlenbauer (millwrights), betätigten sich aber auch auf dem Gebiet des Maschinenbaus.²⁰⁹ Sie lieferten 1816 die zwei ersten Dampfmaschinen in Wallonien, 1817 die erste Betriebsdampfmaschine Österreich-Ungarns (Tuchfabrik Johann Heinrich Offermann in Brünn), 1817 eine Schiffsdampfmaschine nach Neapel, 1820 eine Dampfmaschine für eine Pumpstation in der Grafschaft Norfolk, wohl im selben Jahr eine Kautschuk-Zerkleinerungsmaschine; 1822 explodierte eine Maschine zum Sieden von Zucker mittels Dampf auf dem Firmengelände, was ein Grund für die Trennung von John Hague (gestorben 1848) und Ovid Topham (gestorben 1857), zuvor Chefingenieur des türkischen Sultans, gewesen sein mag.

Nach der mißlungenen Jungfernfahrt und wegen des Mangels an weiteren Mitteln, um das Projekt doch noch zu einem glücklichen Ende zu führen, wurde die Lage für Bodmer bedrohlich. Hofer resümierte im Rückblick 1823: *Die Actionärs hatten durch das unzuverlässige Benehmen des Bodmers alles Zutrauen auf denselben verlohren und wollten von einem weiteren Zuschuße nichts mehr wissen. Sie betrachteten die ganze Entreprise um so mehr für mißlungen, als die allgemein eingetretene Stokung in dem Handelsverkehr kaum mehr erwarten ließ, dass, wenn auch das Dampfschiff mit nochmaligen Aufopferungen zur Dienstleistung völlig hergestellt wäre, sich die kurrenten Unkosten zu deßen Erhaltung und Führung herauschlagen würden.*²¹⁰ Sie wollten,

wie man so sagt, kein gutes Geld schlechtem hinterdrein werfen. Bodmer wurde laut Hofer immer mehr von Gläubigern bedrängt.

Sein Abgang von Konstanz wird in der Literatur²¹¹ zum Teil dramatisch geschildert. Er habe seine Familie nach Württemberg vorausgeschickt, dann habe er verschiedene Handwerker (oder seine Arbeiter), angeblich um ihre Forderungen zu befriedigen, in das Wirtshaus zum »Sternen« eingeladen, sei dann aber heimlich, unter Zurücklassung seiner Mütze, davongeschlichen – die Gläubiger hätten ihn aber eingeholt und verprügelt. Wann genau er Konstanz verlassen hat, ist nicht sicher, jedenfalls hielt er sich schon im Mai 1818 in Stuttgart auf.²¹²

Nun gingen Forderungen bei Hofer, als dem Direktor der Dampfschiffsgesellschaft, ein, die ihn, wie schon erwähnt, bis ins Jahr 1828 verfolgen sollten. Im März 1819 hoffte er vielleicht noch, das Unternehmen retten zu können, es hieß, er wolle nach Stuttgart reisen, sich nach Bodmers Verhältnissen erkundigen und sich mit diesem wegen Vollendung des Projekts ins Benehmen setzen.²¹³ Dies führte aber zu nichts. Am 23. Oktober 1819 wandte sich Hofer an das Bezirksamt Konstanz und schilderte die Lage der Gesellschaft.²¹⁴ Nach der Abreise Bodmers sei das Projekt ins Stocken geraten, und Bodmer habe nichts mehr von sich hören lassen. Er, Hofer, habe durch Rundschreiben vom 19. Juli 1819 die Aktionäre vor die Wahl gestellt, entweder Mittel zur Verfügung zu stellen oder sonst Rat zu schaffen – oder dem Beschluß der Direktion ausdrücklich oder stillschweigend beizutreten, das Schiff öffentlich versteigern zu lassen. Die Aktionäre stimmten zu, und nun bat Hofer das Bezirksamt, das Schiff *baldgefällig verfeilen* zu lassen.

Die Versteigerung der »Stephanie« dürfte am 29. März 1820 stattgefunden haben.²¹⁵ Das Schiff wurde offenbar von dem Konstanzer Zinngießer Sebastian Speth (gest. 1848)²¹⁶ erworben, der es dann dem württembergischen Finanzministerium zum Kauf anbot. Dieses lehnte allerdings ab, wie es am 22. September 1820 dem Innenministerium mitteilte.²¹⁷ Damit war das Schicksal des ersten Dampfschiffs auf dem Bodensee besiegelt. Die noch brauchbaren Teile wurden verkauft, der Rumpf wohl sich selbst überlassen. In der Beilage zu einem Bericht der badischen Oberpostdirektion zur Frage der Erbauung eines Dampfschiffs auf dem Bodensee vom 29. September 1823 – der Verfasser beruft sich auf eine Reise an den Bodensee im Herbst zuvor – heißt es zu Bodmers Projekt: ... *der Versuch und der Bau mislang, und das Dampfboot steht noch bey Constanz im Rhein und verfault.*²¹⁸ Ähnlich erzählt der Konstanzer Lithograph, Porträtmaler und Kunstschriftsteller Friedrich Pecht (1814–1903) in seinen Erinnerungen, er habe *noch das erste Dampf-schiff am Rhein verfaulen* sehen.²¹⁹

Die »Stephanie« hatte wohl auch technische Mängel gehabt. Der Hafendirektor von Friedrichshafen, Johann Jakob Steffelin, berichtete 1823, die »Stephanie« habe einen für die Hafen- und Landeverhältnisse am Bodensee viel zu großen Tiefgang aufgewiesen, nämlich unbeladen schon 5 Fuß.²²⁰ Und das Schiff sei nicht solide gebaut gewesen: *Ich habe gemeldtes Dampfboth bestiegen, aber auch im ersten Anblik wahrgenommen, dass es von keiner*

*Dauer seyn könne, weil die Wände nur mit einfachen Nägeln zusammen geheftet und nicht einmal mit Schrauben versehen waren, was man doch bei jedem größern Schiff am Bodensee nie vermißt.*²²¹

BODMER UND WÜRTTEMBERG

Dass Bodmer nach seinem Fehlschlag nach Württemberg entwich, kam nicht von ungefähr. Er hatte schon zuvor Geschäftsbeziehungen mit der württembergischen Regierung angeknüpft und galt dort offenbar als Fachmann für Dampfmaschinen und bald auch für Salinen. Nach einem Bericht Weckherlins an König Wilhelm vom 7. Dezember 1822 hatte Bodmer schon im Februar 1817 – also zur gleichen Zeit, da er in Konstanz seine Aktiengesellschaft organisierte – den Auftrag und die Summe von 120 Guineas erhalten, in England Requisiten zu Dampfbojen, Dampfmaschinen und Gasbeleuchtungs-Einrichtungen einzukaufen. Im November 1817 bekam er 100 Louisd'or für französisches Blech zur Verfertigung eines Dampfkessels.²²² Im März 1820 hieß es, Bodmer sei mit der Erfindung einer noch zweckmäßigeren und wohlfeilern Verfertigungsart von Salzpflanzen beschäftigt, die aber für die württembergische Saline Friedrichshall vorerst nicht in Betracht komme.²²³

Aus einem Bericht des damaligen Finanzministers Christian Friedrich von Otto (1758–1836) im August 1817 geht hervor, dass es um eine von Bodmer zu konstruierende Dampfmaschine für das Salzwerk in Kochendorf (Friedrichshall) ging und um die Frage, welche Art von Blechen für den Dampfkessel, geschmiedetes aus dem Königlichen Werk in Bärental oder gewalztes aus dem Ausland, zu beziehen seien und woher: König Wilhelm entschied für gewalztes.²²⁴ Der König dekretierte ferner am 13. Mai 1818, Bodmer, der sich in Stuttgart aufhalte, eine Entschädigung und Belohnung wegen der für Kochendorf bestellten Dampfmaschine alsbald zu erledigen und ihn damit abzufertigen.²²⁵ Weckherlin urteilte 1822, dass schon aus der Zeichnung der bestellten und von Bodmer angeblich in Constanz gefertigten Dampfmaschine die Unbrauchbarkeit derselben sich ergeben habe.²²⁶

Zur gleichen Zeit, am 20. Mai 1818, stellte Bodmer ein Gesuch um ein Lokal zu Errichtung seiner Fabrik von Dampf-, Koch- und Waschmaschinen, er schlug dazu ein Nebengebäude des Schlosses Solitude bei Stuttgart vor²²⁷ und erhielt tatsächlich den sogenannten Kavaliersbau eingeräumt. Er bat ferner um ein *Privilegium exclusivum* für die von ihm entwickelten *Dampfsparherde*.²²⁸ Bodmer hatte einen solchen Herd für die Kaserne der Garde zu Fuß in Stuttgart geliefert. Der nunmehrige Innenminister von Otto betrachtete zum einen, gestützt auf Informationen Hofers, die Person Bodmer kritisch, zum anderen urteilte er, Bodmers Herd sei weniger gut als der eines gewissen Dengler, ein Privileg würde Bodmer ein Monopol verschaffen, und das bei dem hohen Preis für ein übliches Modell seines Herdes von 15 Louisd'or, außerdem sei Bodmers Herd zugegebenermaßen die Nachahmung einer englischen Erfindung. Also wurde sein Gesuch abgelehnt, zumal er durch die Überlassung von Räumen für seine Familie und seine Werkstätte schon begünstigt worden sei. Auf der Solitude gefiel es Bodmer schon bald nicht mehr, im August

1819 wollte er, da er auf der Solitude mit seinem Gewerbe nicht fortzukommen im Stande ist, stattdessen den Jägerhof in Ludwigsburg erhalten.²²⁹

Es gab aber auch finanzielle Probleme: Am 9. Juli und 5. November 1819 wurde Bodmer vom Gerichtshof für den Neckarkreis in Eßlingen zur Bezahlung von Wechselforderungen verurteilt; im ersten Fall war sein Prozeßgegner der Oberjustizprokurator Heinrich August Georgii (1795–1855) in Eßlingen, im anderen derselbe, aber in seiner Eigenschaft als Indossator des Grafen Karl von Fugger-Blumenthal (1789–1855).²³⁰ Über den Grafen – der wegen seiner Verbindung zu einem Anführer der Partei des guten alten Rechts, Graf Georg von Waldeck, unter Beobachtung seitens der württembergischen Behörden stand²³¹ – beklagte sich Bodmer bitter bei dem württembergischen Oberfinanzrat Julius Simon Nördlinger (1771–1860)²³² am 29. Juni 1819: Dieser habe zwei Actien genommen und den Transport versprochen [er] zu besorgen, beantworte aber keinen Brief des Direktoriums der Aktiengesellschaft und habe noch keinen Heller an seinen Aktien bezahlt.²³³ Danach könnte es den Anschein haben, als hätte Bodmer den Versuch unternommen, sein Dampfschiff-Projekt zu retten, und noch zwei Aktien abgesetzt.

Im selben Schreiben behauptete Bodmer, er habe vom Direktorium den Auftrag erhalten, da die Aussichten für den Handel höchst ungünstig seien, auch die Speculation mit Anlegung von Dampfschiffen im Norden von Deutschland nicht reussirt,²³⁴ die Schiffsdampfmaschine dem König für Jagstfeld (d. h. die Saline Friedrichshall) anzubieten. Dieser Dampfmaschine seien nach Angabe Bodmers, so Weckherlins Bericht vom 30. Dezember 1819, diejenigen von ihm im Auftrag der württembergischen Regierung für 120 Guineas, vielmehr für 212 £ angekauften Dampfmaschinenteile beige packt gewesen, lägen aber jetzt in Rotterdam, da die Aktiengesellschaft den fehlenden Betrag für ihre Maschine nicht aufbringen könne.²³⁵

Das Handelshaus Kuyper van Dam & Smeer hatte, wie schon im September 1817, am 19. März 1819 gemahnt, dass sie ohne Authorisation der Herren Wilson Agassiz & Co die bewusste Dampfmaschine nicht können verabfolgen lassen, die aber durch die lange Verwahrung leide, sprich: Rost ansetze.²³⁶ Gemäß Übereinkunft mit der Aktiengesellschaft, d. h. mit Hofer, wurde das württembergische Finanzministerium am 19. August 1820 ermächtigt, die neun Kisten mit Dampfmaschinenteilen in Rotterdam durch den württembergischen Geschäftsträger im Haag, August von Wächter, auslösen zu lassen. Dieser müsse genau Buch führen, da eine Abrechnung mit der Dampfschiffbau-Gesellschaft wegen Vergütung ihres Antheils an den Kisten Statt finden muß.²³⁷

In den darauffolgenden Berichten von Wächters geht es um die Abwicklung der Zahlungen und um zollfreie Durchfuhr durch die Niederlande (Rheinzölle mußten in der Folge allerdings entrichtet werden). Er erhielt auch die Anweisung, vor Absendung der Kisten diese zu öffnen und die Zylinder auf Rostbefall zu untersuchen – das Schreiben traf aber zu spät ein.²³⁸ Der Geschäftsträger hatte schon im Februar 1820 von Kuyper van Dam & Smeer erfahren, dass immer nur von einer Dampfmaschine die Rede gewesen sei (dies wurde von Wilson Agassiz & Co bestätigt), und diese hätten sie im August 1817 er-

halten.²³⁹ Am Transport waren außer dem genannten Handelshaus mehrere Firmen beteiligt: Das Konossement wurde eingeschickt durch Penley & Crosley, laut Ordre von Hague & Topham und auf Rechnung von Wilson Agassiz & Co. Der Transport ging in der zweiten Novemberwoche 1820 von Rotterdam ab, zuerst durch den Schiffer P. C. Pasche nach Köln zu Händen der alteingesessenen Speditionsfirma und Wechselbank Johann Wolter de Beche,²⁴⁰ die Wächter den Erhalt am 13. Dezember bestätigte. Durch die Schifferin-Witwe Wilkert wurde die Sendung weiterbefördert an Heinrich Ackermann Sohn in Mainz, der sie am 21. Dezember erhielt und durch Schiffer Diedrich Witwe an die Gebrüder Keßler in Mannheim weiterexpedierte. Dort kam das Schiff einige Tage später an, konnte aber wegen Eisgangs des Neckars nicht in den Fluß einfahren und mußte entladen werden. Die Firma Keßler avisierte dem Handelshaus Georg Friedrich Rund in Heilbronn²⁴¹ den Transport und fragte an, ob dieser liegen bleiben oder über Land gehen solle.²⁴² Im Februar 1821 schließlich gelangten die neun Kisten nach Heilbronn und wurden im dortigen königlichen Palais, dem früheren Waisenhaus und der späteren Essig- und Bleiweißfabrik, eingelagert.²⁴³

Sogleich wurden die neun Kisten im Beisein des Maschinenmeisters Friedrich Grundler und zweier Urkundspersonen ausgepackt. Die Untersuchung ergab, dass Bodmers Behauptung, er habe der größeren, für die »Stephanie« bestimmten Dampfmaschine die von ihm für württembergische Rechnung angeblich erworbene kleine Maschine sowie Gerätschaften zur Gasbeleuchtung beige packt, *eine völlige Unwahrheit und Bodmer daher ohne Zweifel ein Betrüger ist*. Zu der größeren Maschine, fügte Weckherlin hinzu, fehlten noch sehr viele *Hauptbestandteile*. Kurz darauf wurde Bodmer aufgefordert, Auskunft zu erteilen, er war aber erst einmal unauffindbar, schließlich kam heraus, er halte sich in Bruchsal auf, wurde wieder geladen – im Oktober 1821 teilte er mit, er habe keine Zeit. Weitere Aufforderungen blieben fruchtlos. Über sein Vermögen auf der Solitude brach der Gant aus, der mit einem Vergleich, mit großen Verlusten für die Gläubiger, beendet wurde. Bodmer wurde beim badischen Oberamt Bruchsal angezeigt und der Antrag gestellt, ihn entweder zur Erstattung der ihm zur Verfügung gestellten Summe von 2630 Gulden 15 Kreuzer anzuhalten oder ihn zu verhaften und auszuliefern. Das Oberamt Bruchsal verwies aber bloß kühl auf den Klageweg. Da bei Bodmer nichts zu holen sein und bei einem Zivilprozeß nur Kosten anfallen würden, schlug Weckherlin vor, auf weitere Verfolgung der Ansprüche zu verzichten.

Der König hatte noch im November 1822, als es um die Frage eines württembergischen Dampfschiffs ging, wissen wollen, ob die von Bodmer in England beschaffte Dampfmaschine vollständig und verwendbar sein könnte, oder ob, so Weckherlin in einem Bericht an den König, die für die »Stephanie« bestimmte Maschine um billigen Preis erworben werden könnte.²⁴⁴ Hofer sprach sich, aus naheliegenden Gründen, lebhaft dafür aus, denn Weckherlin wollte, so in seinem Bericht an den König, von der – allerdings jetzt aufgelösten – Dampfbootgesellschaft, also von Hofer, die Auslagen der Regierung ersetzt haben.²⁴⁵

Was aus Bodmers englischer Dampfmaschine geworden ist, bleibt letztlich unklar. Jedenfalls wurde sie nicht, wie vermutet wurde,²⁴⁶ 1824 in das württembergische Dampfschiff »Wilhelm« eingebaut. Wie aus den Akten klar hervorgeht, wurde dessen Maschine in Liverpool beschafft, d. h. bei William Fawcett.²⁴⁷

RESÜMEE

Der neue, erweiterte Blick auf altbekannte und neue Quellen brachte viele zusätzliche Details zu Johann Caspars Bodmers Leben und familiärem Umfeld und ermöglichte so die Darstellung eines (fast) lückenlosen Lebenslaufs dieses kreativen, manchmal am Rande des Legalen handelnden, rastlos von neuen Plänen umgetriebenen und häufig letztlich scheiternden Mechanikus. Bodmers Dampfboot-Projekt betreffend fand sich Neues: Es konnte nachgewiesen werden, dass er die Baupläne offensichtlich aus einem einschlägigen Werk des schottischen Ingenieurs Robertson Buchanan übernommen hat. Bekannt ist nun auch die Erbauer-Firma der Dampfmaschine, die Londoner Firma Hague & Topham. Deutlich geworden ist, wie vielseitig seine Talente waren, dass er sich nicht nur als Dampfschiffahrts-Pionier einen Namen gemacht hat.

Und doch stellen sich noch immer Fragen, wenn man Johann Caspar Bodmers erstaunliches, aber unstetes Leben und Wirken – in Zürich, den Niederlanden, Rußland, in Polling, St. Blasien, Konstanz, Stuttgart, Ludwigshalle, Bruchsal, Wien, Paris, London, Wien, Pest – im ganzen überschaut.

War Bodmer seiner Zeit voraus, in der Frühzeit der Industrialisierung Südwestdeutschlands? Oder griff er nur auf, was ohnehin im Schwange war? Hat er eigene Ideen entwickelt oder nur die anderer benutzt oder, angeblich, verbessert? Hat er bei seinem rastlosen Tun nicht allzu viele Erfindungen und Unternehmungen zu verwirklichen gesucht – Torfkohlenbrennerei, Spinnmaschinen, Dampfmaschinen, Dampfschiff, Dampfsparherd, Salinen, Einschienenbahn –, statt sich auf eine gewinnbringende Sparte zu konzentrieren?²⁴⁸

War er ein genialer Unternehmer oder ein Schwindler? Was ist ihm bei seinem vielfachen Scheitern in die Quere gekommen: die Zeitumstände (Tambora!), die Stagnation in Konstanz,²⁴⁹ die *Knauserei der Aktionäre*²⁵⁰ oder aber eigenes Fehlverhalten, Mangel an Ausbildung oder gar betrügerisches Handeln?

Mit der Wahrheit hat er es offenbar nicht immer genau genommen, er hat großartige Renditen versprochen, die Interessenten wohl blendeten, die aber nicht realisiert werden konnten. Sein Finanzgebaren war dem Anschein nach eher zweifelhaft. Vielleicht war er, wie sein Bruder, bloß Erfinder, aber kein Kaufmann. Er ging mehrfach in Konkurs und begann wieder von neuem mit Projekten und starb am Schluß in Armut.

Wie hat die Familie, wie haben Frau und Kinder das unruhige Dasein, die häufigen Wohnungswechsel, die vielen Schulden Bodmers, den Mangel an Geld verkraftet? Darü-

ber erfahren wir leider nichts – außer dass seine Witwe in »kümmerlichen Verhältnissen« gestorben sei, da ihr Ehemann ihr kaum etwas hinterlassen haben wird.

Viele Fragen lassen sich nicht eindeutig beantworten.

Sicherlich aber steckte hinter Bodmer mehr als nur der am Dampfboot gescheiterte Spinner, dessen Projekt bislang nur eine hübsche Arabeske in der Geschichte der Bodenseeschifffahrt darstellte. Bodmer muß über bestimmte, erfolgreiche Talente verfügt haben. Denn tatsächlich hat er es immer wieder verstanden, vermutlich dank einer ungewöhnlichen Rednergabe,²⁵¹ hochgestellte und seriöse Gönner und Geldgeber für sich zu gewinnen, angefangen von Taufpaten seiner Kinder über die Aktionäre seiner Dampfschiffsgesellschaft bis zum Förderer seines Eisenbahnprojekts.

Immerhin gibt es Stimmen, die Bodmer verteidigen, seinen Wagemut als Pionier der Bodensee-Dampfschifffahrt herausstreichen oder wenigstens seine Bemühungen ernstnehmen,²⁵² so wie der Konstanzer Lehrer und Heimatforscher Franz Xaver Staiger mit seiner Feststellung: [...] *der Ruhm des ersten Dampfschiffes auf dem Bodensee gehört der Stadt Konstanz*. Er hat damit Johann Caspar Bodmer zu Recht einen ehrenvollen Platz in der Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem europäischen Festland zuerkannt.

Anschrift der Verfasser:

Dr. Uwe Jens Wandel und Dr. Gudrun Emberger, Schlichtenstr. 42a, D-99867 Gotha,
gudrun.emberger@t-online.de

ANMERKUNGEN

1 RUPPERT, Philipp: Das erste Dampfschiff auf dem Bodensee, in: DERS.: Konstanzer Geschichtliche Beiträge, Heft 2, Konstanz 1890, S. 11f. ZEPPELIN, Eberhard Graf: Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee 1824–1884, in: Schrr VG Bodensee 14 (1885) S. 39–79, hier S. 39f.

2 PERNWERTH VON BÄRNSTEIN, Friedrich: Die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode (1824–1847) (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien, Band 21) Leipzig 1905, S. 76–78. Ebenso verhält es sich bei dem Aufsatz von ECKERT, Ferdinand: Aus der Vorgeschichte der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau, in: Bodensee-Heimatschau 16 (1935) S. 61f. Eine Kopie verdanke ich dem Stadtarchiv Lindau, dessen Leiter, Herr Heiner Stauder M. A., mir auch sonst vielerlei wertvolle Hinweise gab.

3 STUCKI, Fritz: Geschichte der Familie Bodmer von Zürich 1543–1943, Zürich 1942, S. 110f. SCHMID, Her-

mann: Das Überlinger Schiffsrechts in badischer Zeit (1802–1855), in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 150 (2002) S. 309–342, hier S. 332f. RUH, Max: Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein, in: Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen 21 (1969) S. 47–78, hier S. 49–52.

4 DEPPERT, Werner: Mit Dampfmaschine und Schaufelrad. Die Dampfschifffahrt auf dem Bodensee 1817–1967, Konstanz 1975, S. 8–11. MESSERSCHMID, Max: Das Dampfboot »Wilhelm« 1824–1848. Beginn der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee, in: Schrr VG Bodensee 93 (1975) S. 119–147, hier S. 120. FRITZ, Karl F.: Abenteuer Dampfschifffahrt auf dem Bodensee, Meersburg 1989, S. 8–11 (und andere Veröffentlichungen des Autors). OELLERS, Jürgen: »Schnelle Communication«: Der Übergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt in Friedrichshafen, in: Friedrichshafener Jahrbuch für Geschichte und Kultur 1 (2007) S. 96–127, hier S. 104, 107. BÖNKE, Dietmar: Schau-

felrad und Flügelrad. Die Schifffahrt der Eisenbahn auf dem Bodensee, München 2013, S. 10f., 195. Ferner: FISCHER, Bernhard: Johann Friedrich Cotta. Verleger – Entrepreneur – Politiker, Göttingen 2014, S. 635. DOBRAS, Werner/KURZ, Andreas: Die Geschichte der Bodenseeschifffahrt auf dem Obersee bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Landkreises Lindau 4 (1989) S. 11–41, hier S. 16f. – Das Manuskript zu dem nie erschienenen Band 1 des vom Verlag Eisenbahn in Villigen (AG) auf vier Bände geplanten Werkes Schifffahrt auf dem Bodensee von einer Autoren-Gemeinschaft bringt nichts Neues. Dem Gründer und vormaligen Direktor des Seemuseums in Kreuzlingen, meinem lieben Freund Dr. Hans-Ueli Wepfer, danke ich für die Erlaubnis zur Einsichtnahme. – Im Ausstellungskatalog Schifffahrt am Bodensee. Vom Einbaum zum Katamaran. Herausgegeben vom Vorarlberger Landesmuseum, Steißlingen 2005, S. 85, wird Bodmer der Vorname Karl verpaßt (der richtige steht S. 147). Die Ausführungen in der Beschreibung des Landkreises Konstanz, Band 1, Konstanz 1968, S. 389, sind nicht immer korrekt.

5 Generallandesarchiv Karlsruhe (GLAK), Hauptstaatsarchiv Stuttgart (HStASt), Staatsarchiv Ludwigsburg (StAL), Stadtarchiv Konstanz (StadtAK), London Metropolitan Archives (LMA). – Den allzeit hilfsbereiten und geduldigen Kolleginnen und Kollegen danke ich auch hier herzlich, besonders Herrn Michael Kuthe vom Stadtarchiv Konstanz. Mein Dank gilt auch Archiven, Bibliotheken und Museen rund um den Bodensee und darüber hinaus, bis nach Glasgow und Budapest, die meine Anfragen bereitwillig beantworteten (Ausnahmen waren nur die Museen in Romanshorn, Rorschach und Überlingen, die Stadtarchive Friedrichshafen und Budapest sowie das Stadt- und Landesarchiv Wien).

6 Die Abläufe sind ineinander verwoben und schwierig aufzulösen, was in dem Beitrag OELLERS (wie Anm. 4) S. 107 Anm. 18 nicht recht gelungen ist.

7 STUCKI (wie Anm. 3) S. 98f., 104f., 503 Nr. 66.

8 STUCKI (wie Anm. 3) S. 95–98. FUCHS, Thomas: Artikel Johann Caspar Bodmer, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Band 2, Basel 2003, S. 531f.

SCHOCH-BODMER, Paul: Artikel Johann Georg Bodmer, in: Neue Deutsche Biographie (NDB), Band 2, Berlin 1955, S. 361f.

9 STUCKI (wie Anm. 3) S. 112, 504f. Auskünfte des StadtAK an Thomas Fuchs (s. Anm. 8).

10 STUCKI (wie Anm. 3) S. 507f. Nr. 89.

11 STUCKI (wie Anm. 3) S. 508 Nr. 90.

12 STUCKI (wie Anm. 3) S. 505f. Nr. 79. MARTI-WEISENBACH, Karin: Artikel Johann Georg Bodmer, in: HLS (wie Anm. 8) S. 532. KARMARSCH, Karl: Artikel Johann Georg Bodmer, in: Allgemeine Deutsche Biographie (ADB), Band 3, Leipzig 1876, S. 18f.

13 Beispiele: ZEPPELIN (wie Anm. 1). ROLLMANN, Wilhelm: Entwicklung der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 16 (1915) S. 204–229, hier S. 204f. SZYMANSKI, Hans: Die alte Dampfschifffahrt in Niedersachsen (Veröffentlichungen des Niedersächsischen Amtes für Landesplanung und Statistik, Reihe A Band 67) Hannover 1958, S. 13f. BOELCKE, Willi A.: Friedrichshafens industrieller Aufstieg, in: Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte (1988) S. 457–494, hier S. 462. – Vgl. aber SCHMID (wie Anm. 3) S. 332f.

14 STUCKI (wie Anm. 3) S. 126–152 (Autoren: Helen und Paul SCHOCH-BODMER). LANG, Norbert: Johann Georg Bodmer (1786–1864). Maschinenbauer und Erfinder (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Nr. 45) Zürich 1987. SPUR, Günter: Vom Wandel der industriellen Welt durch Werkzeugmaschinen. Eine kulturgeschichtliche Betrachtung der Fertigungstechnik, München-Wien 1991, S. 189–192. MATSCHOSS, Conrad: Die Entwicklung der Dampfmaschine, 2 Bände, Berlin 1908 (ND Moers 1983f.), Band 1, S. 722–726. – Zahlreiche Einträge in allgemeinen Lexika, bis zur Brockhaus-Enzyklopädie, 17. Auflage, Band 3, Wiesbaden 1967, S. 66. – Erinnerungsblätter an die Gedenkfeier der Wiederkehr des fünfundsiebzigsten Todestages mit der Enthüllung einer Gedenktafel von Johann Georg Bodmer, Zürich 1939 (vgl. STUCKI S. 151f.). Sonderbriefmarke der Schweizer Post 1964.

15 STUCKI (wie Anm. 3) S. 505 Nr. 77.

16 Ebenda, S. 507f. Nr. 89 und 90.

17 Ebenda, S. 509 Nr. 99.

18 Ebenda, S. 512f. Nr. 120.

19 Ebenda, S. 112, 150f.

20 Ebenda, S. 505 Nr. 78.

21 Ebenda, S. 123f., 508f. Nr. 94–98.

22 Ebenda, S. 124, 512 Nr. 118.

23 Ebenda, S. 124f., 515f. Nr. 138.

24 Ebenda, S. 519 Nr. 161.

25 Ich stieß auf Harold Bodmer durch Berichte über ihn in der Lokalzeitung »Eastern Daily Press«, Norwich (Hauptstadt der Grafschaft Norfolk in Ost-England), vom 5. und 17. Mai 2016. Von seinem Sohn Joel Bodmer stammen genealogische Informationen,

für die ich ihm auch an dieser Stelle herzlich danke.

– Harold Siemens Bodmers Bruder Jacques Noël Bodmer (geboren 1887) war schon Staatsangestellter in Lowestoft, Grafschaft Norfolk, gewesen, laut STUCKI (wie Anm. 3) S. 516 Nr. 139.

26 STUCKI (wie Anm. 3) S. 502f. Nr. 63 (1739–1818), S. 504 Nr. 71 (1756–1839), S. 507 Nr. 86 (1782–1809) und Nr. 87 (1784–1832).

27 Verwechslung mit dem hier behandelten bei STUCKI (wie Anm. 3) S. 106–108, 504 – vermutlich identisch mit dem S. 230–236, 504 Nr. 71 erwähnten; vgl. FUCHS (wie Anm. 7).

28 Handbuch der baden-württembergischen Geschichte, Band 3, S. 571. Stadtarchiv Eßlingen, Zeittafel zur Stadtgeschichte, im Netz: <http://stadtarchiv.esslingen.de/Lde/start/Geschichte/Stadtgeschichte.html> (07.01.2017).

29 HStASt E 10 Bü 151.

30 STUCKI (wie Anm. 3) S. 475 Anm. 42: »Er wird später sehr oft kaiserlich russischer Rittmeister genannt«.

31 Frau Dr. Elena Ries, Berlin, danke ich bestens für die Übersetzung eines Aufsatzes von Frau Dr. Anastasija Wladimirowna Tichonowa, Dozentin an der Universität Smolensk, und von Konstantin Georgiewitsch IGOSCHIN: Verlangter Preis wurde als unrechtmäßig empfunden, In: Militärgeschichtliche Zeitschrift Nr. 11/2012, S. 36 – über Schweizer im russischen Wehrdienst, insbesondere Johann Georg Bodmer. Im Netz: <http://history.milportal.ru/2015/09/shvejcarskaja-rossijskoj-voennoj-sluzhbe/> (07.01.2017). STUCKI (wie Anm. 3) S. 129.

32 IGOSCHIN (wie Anm. 3) S. 36: 1806. STUCKI (wie Anm. 3) S. 110 schreibt »Balingen in Bayern«. Dort gibt es kein Balingen, im württembergischen Balingen ist laut freundlicher Auskunft des Stadtarchivs Balingen (Herr Dr. Hans Schimpf-Reinhardt) Bodmer nicht nachweisbar.

33 GENNER, Peter: Nach dem Ende der Klosterherrschaft – Schweizer Revolutionäre im Pfaffenwinkel, in: Jahrbuch des Historischen Vereins Schongau – Stadt und Land 13 (2013), S. 69–192. S. 113 wird für 1805 ein Bodmer genannt, der aber wohl mit dem politischen Flüchtling Johann Jakob Bodmer (1767–1822) aus Uerikon (Kanton Basel) oder aber mit dem Lehrer Jacob Bodmer (1768–1821) aus Zürich identisch sein wird. Über diesen TURTUR, Ludwig – BÜHLER, Anna Lore: Geschichte des protestantischen Dekanats und Pfarramtes München. Ein Beitrag zur bayerischen Religionspolitik des 19. Jahrhunderts

(Einzelarbeiten aus der Kirchengeschichte Bayerns, 48) S. 122–125. – Meyers Pollinger Episode wird nicht erwähnt in den Artikeln über ihn: IMHOF, Viola in: NDB, Band 17, Berlin 1994, S. 354f.; WYSS, Georg v. in: ADB, Band 21, Leipzig 1885, S. 587–591; SCHERER, Sarah Brian in: HLS, Band 8, Basel 2007, S. 540f. – Herrn Peter Genner danke ich für liebenswürdige Auskünfte.

34 GENNER, Peter: Johann Rudolf Meyer Sohn (1768–1825) und die Familie Meyer, im Netz: http://www.meyerschestollen.ch/pdf/150914_genner-text_j_r_meyer_sohn_&_fam._meyer.pdf (07.01.2017).

35 Das Folgende im wesentlichen nach Aufsätzen in: St. Blasien. Festschrift aus Anlaß des 200jährigen Bestehens der Kloster- und Pfarrkirche. Herausgegeben von Heinrich HEIDEGGER und Hugo OTT, München-Zürich 1983: FISCHER, Wolfram: Die Anfänge der Fabrik von St. Blasien (1809–1848), S. 330–345, bes. S. 331–340; ferner STEINERT, Bernhard: Das nachklösterliche St. Blasien im 19. Jahrhundert, S. 315–329, bes. S. 316f.; SUTTER, Konrad: Glocken – Begleiter durch die Klostergeschichte, S. 275–285, bes. S. 280; HEIDEGGER, Heinrich: Die Geschichte der katholischen Pfarrgemeinde nach der Aufhebung des Klosters, S. 346–365, bes. S. 358f. – FISCHER, Wolfram: Die Anfänge der Fabrik von St. Blasien (1809–1848). Ein Beitrag zur Frühgeschichte der Industrialisierung, in: Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie 7 (1962) S. 59–78. Aufsätze im Ausstellungskatalog Alte Klöster neue Herren. Die Säkularisation im deutschen Südwesten. Aufsätze, Teil 1 und 2, Ostfildern 2003: HOHKAMP, Michaela: Zwischen Baden und Habsburg. Zur Säkularisation St. Blasien am Beginn des 19. Jahrhunderts, Band 1, S. 563–576, bes. S. 570f.; KOLLMER-VON OHEIMB-LOUP, Gert: Klöster als Manufakturen und Fabriken, Band 2, S. 1379–1394, bes. S. 1387f., 1393. LANG (wie Anm. 14) S. 20–31. STUCKI (wie Anm. 3) S. 129–134. SCHÄFER, Hermann: Der Beginn der Industrialisierung – erste Fabrikzentren in Mülhausen, Lörrach und St. Blasien, in: Baden und Württemberg im Zeitalter Napoleons, Band 2: Aufsätze, Stuttgart 1987, S. 219–232.

36 STUCKI (wie Anm. 3) S. 130.

37 STEINERT (wie Anm. 35) S. 316.

38 Ebenda. FISCHER (wie Anm. 35) S. 339f.

39 STUCKI (wie Anm. 3) S. 132. SCHOCH-BODMER, Helen und Paul: Ein Tagebuch von Johann Georg Bodmer (1786–1864) aus den Jahren 1816/17 nebst

- biographischen Notizen. In: Vierteljahrsschrift der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich 81 (1936) S. 1–26, hier S. 2.
- 40 STUCKI (wie Anm. 3) S. 337, 340.
- 41 FISCHER, in: Tradition (wie Anm. 35) S. 223f. und 243f.
- 42 GLAK 69/72.
- 43 LANG (wie Anm. 14) S. 23. Sutter (wie Anm. 35) S. 280. SCHÄFER (wie Anm. 35) S. 225, nach FISCHER in Tradition (wie Anm. 35) S. 217, 221.
- 44 FISCHER in Tradition (wie Anm. 35) S. 217.
- 45 STUCKI (wie Anm. 3) S. 110.
- 46 FUCHS (wie Anm. 8).
- 47 Jakob Schiltknecht, Weber (1782–1843): Konstanzer Zeitung vom 28. August 1843 (Personengeschichtliche Dokumentation im StadtAK), oder Joseph Schiltknecht (gestorben 1856): StadtAK, Inventarien und Teilungen Nr. 2623.
- 48 StadtAK, B I Band 367 S. 251, 259, 264, 270; R 157.
- 49 StadtAK, BI Band 367 S. 316, 347, vgl. A I Band 30 – Marmor's Häuserbuch Nr. 421; A I Band 23 – STAI-GER, Franz Xaver Conrad: Ausführliche Geologisch-hydrographisch-naturgeschichtliche Beschreibung des Bodensee's und seiner Umgebung mit ihrer Geschichte [um 1878]. § 23. – Heute Bodanplatz 2; das Haus ist nicht erhalten.
- 50 StadtAK, B I Band 368 S. 125.
- 51 HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.
- 52 RUH (wie Anm. 3) S. 50.
- 53 StadtAK, B I Band 368 S. 24, 32.
- 54 125 Jahre Gabriel Herosé 1812–1937, Konstanz 1937, S. 19, 24. Vorhanden im StadtAK.
- 55 Über ihn war nichts in Erfahrung zu bringen.
- 56 Alles nach StadtAK, H XII Fasz. 395 und 400.
- 57 Im Netz: http://digital.bib-bvb.de/view/bvbmets/viewer.o.5.jsp?folder_id=0&dvs=1483796395029~4&pid=3824728&locale=de&usePid1=true&usePid2=true# (07.01.2017).
- 58 StadtAK, D I Fasz. 114 und 211.
- 59 StadtAK, B I Band 369 S. 104, 109, 175, 217, 223, 280; Band 370 S. 199; Band 371 S. 283; Band 372 S. 28.
- 60 StadtAK, B I Band 370 S. 123.
- 61 GENNER (wie Anm. 34).
- 62 StadtAK, B I Band 369 S. 175, 208.
- 63 HStAst E 10 Bü 151.
- 64 KONNERTH, Michael: Die Rappenaue Saline und ihre Geschichte, Bad Rappenaue 1990, S. 53. WUN-
DER, Gerd: Die Bürger von Hall. Sozialgeschichte einer Reichsstadt 1216–1802, Sigmaringen 1980, S. 44.
- 65 Bodmer führte selbst diesen Namen nie – STUCKI (wie Anm. 3) S. 111.
- 66 HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.
- 67 Dies und das folgende nach GLAK 133/175 Bl. 6, 26–32, 40f., 44.
- 68 DRÜLL, Dagmar: Heidelberger Gelehrtenlexikon 1652–1802, Berlin usw. 1991, S. 156–158. Internetseite des Heidelberger Geschichtsvereins im Netz: <http://www.s197410804.online.de/Personen/Traitteur-JA.htm> (07.01.2017).
- 69 SCHAHL, Adolf: Die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises, Band 1 (Kunstdenkmäler in Baden-Württemberg) München-Berlin 1983, S. 701–706.
- 70 HStAst E 143 Bü 1188 L1–3.
- 71 CANTOR, Moritz: Artikel Gustav Friedrich Wucherer in: ADB, Band 44, Leipzig 1898, S. 261–263.
- 72 »Gestatten, Exzellenzen.« Die württembergische Gesandtschaft in Berlin. Bearbeitet von Nicole BICKHOFF, Stuttgart 2014, S. 88–90. – Bismark als Lehensherr über ein Rebgut am Gebhardsberg: StadtAK, Inventarien und Teilungen Nr. 2377.
- 73 HStAst E 40/56 Bü 450.
- 74 SCHNEE, Heinrich: Artikel Salomon (v.) Haber in: NDB, Band 7, Berlin 1966, S. 389. Als Lebensdaten werden auch 1763 bzw. 1839 angegeben.
- 75 GLAK 133/175 Nr. 19, 40, 41.
- 76 Sammlung der Gesetze für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Ens, Teil 7: 1825, Wien 1828, Nr. 933. Zweites Zitat nach: Beschreibung in: Systematische Darstellung der neuesten Fortschritte in den Gewerben und Manufacturen und des gegenwärtigen Zustands derselben. Hg. von Stephan RITTER VON KEESS und W. C. W. BLUMENBACH, Band 2, Wien 1830, S. 606f. Beides im Netz: <http://opacplus.bsb-muenchen.de/title/6673187/ft/bsb10012002?page=767> (07.01.2017). http://reader.digitale-sammlungen.de/dfs1/object/display/bsb10305098_00618.html (07.01.2017).
- 77 Polytechnisches Journal, 1826, herausgegeben von Johann Gottfried DINGLER, S. 497. Vgl. Anm. 76.
- 78 STUCKI (wie Anm. 3) S. 136.
- 79 Systematische Darstellung (wie Anm. 76) S. 603. Der Wanderer auf das Jahr 1826, Nr. 132 vom 12. Mai 1826.
- 80 Jahrbücher des kaiserlichen königlichen polytechnischen Instituts in Wien, 17 (1832), Nr. 899 und 909.

- 81 Sammlung (wie Anm. 76) Teil 9: 1827, Wien 1831, Nr. 1137. Ausführliche Beschreibung in: *Polytechnisches Journal* (wie Anm. 77) 29 (1828), S. 248–252. STRACH, Hermann: Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den Anfängen bis zum Jahre 1867, In: *Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie*, Band 1,1. Hg. von Hermann STRACH, Wien-Teschen-Leipzig 1898, S. 121.
- 82 The Monorail Society, im Netz: <http://www.monorails.org/tMspages/History.html> (07.01.2017). KRETEK, Otmar: Rollen. Schweben. Gleiten. Unkonventionelle Verkehrsmittel gestern – heute – morgen im spurgebundenen Verkehr, Düsseldorf 1975, S. 34–47.
- 83 Liebenswürdige Auskunft von Herrn DI Wolfgang Stritzinger vom Technischen Museum Wien, dem ich sehr zu Dank verbunden bin.
- 84 100 Jahre Technisches Museum Wien, herausgegeben von Helmut LACKNER, Katharina JESSWEIN, Gabriele ZUNA-KRATKY, Wien 2009, S. 42, 44, 45.
- 85 Sammlung (wie Anm. 76) Teil 9: 1827, Nr. 1189.
- 86 STRACH (wie Anm. 81) S. 122.
- 87 KÖLLMANN, Wolfgang: Artikel Friedrich Harkort in: NDB, Band 7, Berlin 1966, S. 675–677. SCHELL, Otto: Artikel Friedrich Harkort in: ADB, Band 50, Leipzig 1905, S. 1–6.
- 88 Ausstellungskatalog Industriebilder aus Westfalen, Münster 1979, S. 56 Nr. 30.
- 89 BELZ, Karl-Wilhelm: Eisenbahnen in der Industriellen Revolution: Ein frühes Wuppertaler Projekt (Beiträge zur Geschichte und Heimatkunde des Wuppertals, Band 27) Wuppertal 1979, S. 30f., 34, Abbildung: S. 37. Eine Kopie des Aufsatzes verdanke ich meinem lieben Freund Dr. Uwe Eckardt, früherer Direktor des Stadtarchivs Wuppertal. Eine zeitgenössische Lithographie in: HARKORT, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, Hagen 1833 (Faksimile: Hagen ²1961; Schriftenreihe der Harkortgesellschaft, Abt. A, Band 1), Anlage, S. 9–11, Tafel VI. – Weitere archivalische Unterlagen zu Harkorts Bahn: Quellen zur Geschichte der Eisenbahn im nördlichen Rheinland, in Westfalen und Lippe von den Anfängen bis 1880, 2 Bände, bearbeitet von Thomas VÄHRMANN, Susanne BROCKFELD, Michael FUNK (Veröffentlichungen der Staatlichen Archive des Landes Nordrhein-Westfalen, Reihe C Band 42) Siegburg 1988, Band 1 S. 278; Band 2 S. 684, 1064.
- 90 Buda (alter deutscher Name: Ofen) und Pest wurden erst 1872 vereinigt.
- 91 STRACH (wie Anm. 81) S. 99. HEINERSDORFF, Richard: Die k. u. k privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828–1918, Wien-München-Zürich 1975, S. 20.
- 92 STRACH (wie Anm. 81) S. 120, 123, 125. CZÉRE, Béla: *Lebegő vasút és Kőbánya közt* (1827–28), in: *Városi Közlekedés* 1986/4, S. 220–226. Eine Kopie des Aufsatzes verdanke ich dem Ungarischen Verkehrs- und Technikmuseum Budapest (Herr Miklós Merczi). – Eine zeitgenössische panegyrische Quelle: »Gemeinnützige Blätter (zur vereinigten Ofner und Pesther Zeitung)« vom 26. August 1827: »Erste Eisenbahn in Ungarn« und weitere Berichte vom 30. August und vom 2. September 1827. Sörgyár és pincerendszer Kőbáyán, in unzulänglicher deutscher Übersetzung im Netz: <https://elismondom.wordpress.com/2012/12/03/sorgyar-es-pincerendszer-kobanyan/> (26. 11. 2015). Für Übersetzungen aus dem Ungarischen und ins Ungarische danke ich vielmals Frau Tamara Patakí (Freie Universität Berlin).
- 93 STRACH (wie Anm. 81) S. 120.
- 94 Aufstellung bei CZÉRE (wie Anm. 92) S. 222.
- 95 NIEDERHAUSER, Emil – Soós, István: Artikel Josef Anton, In: *Die Habsburger. Ein biographisches Lexikon*, herausgegeben von Brigitte HAMANN, Wien 1988, S. 190–193.
- 96 Namensliste in *Gemeinnützige Blätter* (wie Anm. 92) vom 26. August 1827 und bei CZÉRE (wie Anm. 92) S. 222.
- 97 Ausführlicher, überschwenglicher Bericht in: *Gemeinnützige Blätter* (wie Anm. 92) vom 26. August 1827.
- 98 Wiedergabe in Schwarz-weiß bei STRACH (wie Anm. 81) S. 125 und bei CZÉRE (wie Anm. 92) S. 233.
- 99 Abbildung bei CZÉRE (wie Anm. 92) S. 225.
- 100 STRACH (wie Anm. 81) S. 123.
- 101 Dies und das folgende nach GLAK 133/175 Bl. 48, 52–54, 55–57.
- 102 CZÉRE (wie Anm. 92) S. 223.
- 103 FISCHER, Erhard: *Lebensbilder aus Schorndorf. Eine personen- und familiengeschichtliche Dokumentation*, Schorndorf 1988, S. 154–157.
- 104 HStASt E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.
- 105 STUCKI (wie Anm. 3) S. 110 (Fulton). FRITZ (wie Anm. 4) S. 8 (Zeitungsbericht). FRITZ, Karl F.: *Vom Raddampfer zur weissen Flotte. Geschichte der Bodenseeschiffahrt*, Erfurt 2013, S. 8 (Ärmelkanal). NEWEKLOWSKY, Ernst: *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau*, 3 Bände, Linz 1952–1964, hier Band 3, S. 37f. (über Fulton).

- 106** JOBÉ, Joseph – PLUMMER, Russell A. – HILTON, George W.: Raddampfer auf Flüssen und Seen in Europa und Amerika, Lausanne 1976, S. 11–33. RADUNZ, Karl: 100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907. Schilderungen und Skizzen aus der Entwicklungsgeschichte des Dampfschiffes, Rostock 1907 (ND Kassel 1983), S. 31–38, 43. RANSOM, P. J. G.: Bell's Comet. How a Paddle Steamer Changed the Course of History, Stroud (Gloucestershire) 2012. ROBINS, Nick: The Coming of the Comet. The Rise and Fall of the Paddle Steamer. Barnsley 2012.
- 107** GLAK 209/1239 Bl. 6–8.
- 108** ROBÉ usw. (wie Anm. 106) S. 30. RADUNZ (wie Anm. 106) S. 39–51. RANSOM (wie Anm. 106) S. 127f. JAEGER, Werner: Das Mittelrad-Dampfschiff PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN 1816 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 7) Oldenburg i. O. 1977.
- 109** SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 5–10, 47. JAEGER (wie Anm. 108). WACHS, Reiner: Die Dampfer der ersten Dampfschiffahrtsgesellschaft auf Elbe und Havel, Rostock 1975. Klosterstraße 36. Sammeln, Ausstellen, Patentieren. Zu den Anfängen Preußens als Industriestaat (Ausstellung des Geheimen Staatsarchivs Preußischer Kulturbesitz) Berlin 2014, S. 156–158.– Sonderbriefmarken »Prinzessin Charlotte von Preußen« der Deutschen Bundespost Berlin 1975; »Die Weser« der Deutschen Post 2016, nach Farblithographie von Carl Justus Harmen Fedeler, abgebildet bei BENJA, Günter: Niederweser-Lustfahrten, Bremen 1983, S. 61.
- 110** CANTOR, Moritz: Artikel Johann Carl Friedrich Hauff in: ADB, Band 11, Leipzig 1880, S. 48. – HStAst E 5 Bü 6; E 13 Bü 210; E 221 I Bü 4243.
- 111** KAPP, Friedrich: Justus Erich Bollmann. Ein Lebensbild aus zwei Welttheilen, Berlin 1880, S. 386–397. SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 2f., 376f. NEWEKLOWSKY (wie Anm. 105) Band 1 S. 52, 56.
- 112** Nr. 51 S. 404f. Johann Jakob BÄBLER: Artikel Heinrich Zschokke in: ADB, Band 45, Leipzig 1900, S. 449–465. REINALTER, Helmut/KUHN, Axel/RUIZ, Alain: Biographisches Lexikon zur Geschichte der demokratischen und liberalen Bewegungen in Mitteleuropa, Band 1 (1770–1800) (Schriftenreihe der Internationalen Forschungsstelle »Demokratische Bewegungen in Mitteleuropa 1770–1850«, Band 7) Frankfurt am Main usw. 1992, S. 223f.
- 113** Offenbar noch 1845 üblich, da der Kanton Schaffhausen damals den Leinpfad (Rosser- oder Reckweg) für die *Bergrhinfahrt* verbessern wollte, laut GLAK 233/11091. – Lithographie eines Treidelzugs um 1830 von Johann Andreas Pecht bei SCHEFOLD, Max: Die Bodenseelandschaft. Alte Ansichten und Schilderungen, Konstanz usw. 1961, S. 115 Nr. 65.
- 114** BUCHANAN, Robertson: A Practical Treatise on Propelling Vessels by Steam, Glasgow und London 1816, S. 24. Danach JAEGER (wie Anm. 108) S. 105f., Anm. 40.
- 115** Im Netz: https://books.google.de/books?id=oiZMAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=de&source=gs_bse_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (07.01.2017).
- 116** RUH (wie Anm. 3) S. 50. Ausführliche Auskünfte nebst Kopien von Herrn Lic. Erich Trösch vom Staatsarchiv Thurgau, dem herzlich gedankt sei; er wies hin auf die neue Edition von SOLAND, Rolf: Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843) und seine Tagebücher, Frauenfeld 2011. SALATHÉ, André: Artikel Johann Conrad Freyenmuth in HLS-Online: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D5063.php> (07.01.2017).
- 117** GLAK 209/1239 Bl. 1–2.
- 118** Ebenda Bl. 3.
- 119** RUH (wie Anm. 3) S. 50.
- 120** Im Netz: https://books.google.de/books?id=oiZMAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=de&source=gs_bse_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (07.01.2017).
- 121** GLAK 209/1219.
- 122** EGLI, Christina: Der französische Kaiser Napoleon III. Ein »Lausub vom Bodensee«, in: Schrr VG Bodensee 127 (2009) S. 113–138, hier S. 125. Ausführlicher GÜGEL, Dominik: Bonaparte am Bodensee, in: Bodensee. Reise-Lesebuch zu Wirtschaft, Kultur und Technik. Hg. von Leo SCHMID, Zürich 2005, S. 59–96, hier S. 72–74.
- 123** RUH (wie Anm. 3) S. 50.
- 124** HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.
- 125** GLAK 60/1219.
- 126** Im Netz: <https://books.google.de/books?id=8PZDAAAACAAJ&pg=PP854&lpq=PP854&dq=max+laur+die+ostereyer&source=bl&ots=KUyCeTRPc&sig=zjG3lslupJC3BSzKWCGbYXUfkk&hl=de&sa=X&ved=0ahUKEwiwp57GvbDRAhXIEYwKHRtLBosQ6AEIITAA#v=onepage&q=max%20laur%20die%20ostereyer&f=false> (07.01.2017) sowie freundliche Auskunft von Herrn Walter Hutter M. A., Stadtarchiv Markdorf.
- 127** Badische Biographien [!], herausgegeben von Friedrich von WEECH, Teil 2, Heidelberg 1875, S. 186–188. Eine Kopie der Einträge über die Gebrü-

der Rinck verdanke ich dem sehr hilfsbereiten Stadtarchiv Karlsruhe (Frau Angelika Herkert).

128 Erwähnt im Wegweiser für die Großherzogliche Residenzstadt Karlsruhe, 1818.

129 Badische Biographien [!] (wie Anm. 127) Teil 1 S. 473f. – Sammlung (wie Anm. 76) Teil 5: 1823, Wien 1826 Nr. 414.

130 DIEZINGER-VOGEL, Sabine: Carl von Beust: eine Beamtenlaufbahn am Ende des 18. Jahrhunderts, in: Bühler Heimatgeschichte 9 (1995) S. 12–22.

131 WIPF, Matthias: Artikel Johann Georg Neher, in: HLS-Online: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D42996.php> (07.01.2017). In Saulgau, laut Auskunft des dortigen Stadtarchivs (Frau Maria Margarete Gelder), nicht nachweisbar.

132 POTEN, Bernhard von: Artikel Friedrich Carl von Tettenborn in: ADB, Band 37, Leipzig 1894, S. 596–605. Lexikon der deutschen Geschichte. Ereignisse. Institutionen. Personen. Von den Anfängen bis zur Kapitulation 1945. Herausgegeben von Gerhard TADDEY, Stuttgart ³1998, S. 1243.

133 Bodensee-Chronik 1932, S. 22 (StadtAK, Personengeschichtliche Dokumentation).

134 Er stand möglicherweise in Verbindung mit dem Islikoner Industriellen Bernhard Greuter (1745–1822). Dazu Auskünfte des Staatsarchivs Thurgau (wie Anm. 116) und Kopie aus HLS-Online. Vielleicht handelte es sich aber um ein Mitglied der Konstanzer Familie Labhard(t), etwa Michael Labhard, Schreinermeister, gestorben 1827, 72 Jahre alt: StadtAK, Inventarien und Teilungen Nr. 788, Konstanzer Politische Zeitung vom 8.6. 1827 (StadtAK, Personengeschichtliche Dokumentation).

135 Zu Macaire, Hortense und Eugène: ENGELSING, Tobias/BLEIBLER, Jürgen: Die Zeppelins. Lebensgeschichte einer Adelsfamilie, Konstanz 2013, S. 11f., 21, 26, 33, 37–39. Herrn Dr. Engelsing danke ich herzlich für seine Auskünfte und ein Exemplar des Buches. SEEHOLZER, Ernst: Die Genfer Kolonie in Konstanz, in: Schrr VG Bodensee 53 (1924) S. 175–300. – DEPPER (wie Anm. 4) S. 15–19. BÖNKE (wie Anm. 4) S. 22–24. SCHMID (wie Anm. 3) S. 333–337. – HUGENTOBLE, Jakob – MEYER, Bruno: Napoleonmuseum Arenenberg. Führer durch das Museum, 6. Aufl. 1972, S. 28–30, 46. Siehe auch Anm. 122. – Für seine reichhaltigen Hinweise auf Quellen zu Bodmer und sein Schiff danke ich vielmals dem jetzigen Direktor des Museums, Herrn Dominik Gügel.

136 Angaben beruhen auf reichhaltigen Informationen vom Leiter des Stadtarchivs Lindau (wie Anm. 4), dem ich auch hierfür herzlich danke.

137 HStAst E 5 Band 11 Nr. 2343 und 5501; E 40/11 Bü 989; E 157/1 Bü 682. Einen Hinweis darauf verdanke ich Frau Christine Johner, Abteilungsleiterin Kultur & Museum der Stadtverwaltung Meersburg.

138 Freundliche Auskunft des Stadtarchivs Markdorf (s. Anm. 126).

139 Eine Kopie von MÜLLER, Peter: Artikel Michael Weniger in: HLS-Online (<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7407.php> (07.01.2017)), erhielt ich von Frau Dr. Dorothee Guggenheimer vom Stadtarchiv der Ortsbürgergemeinde St. Gallen, der vielmals gedankt sei.

140 HECHT, Winfried: Artikel Johann Baptist Hofer, in: HLS-Online: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D43978.php> (07.01.2017). Konstanzer Zeitung vom 25.1.1839 (StadtAK, Personengeschichtliche Dokumentation).

141 Auskunft von Herrn Michael Kuthe vom StadtAK, dem ich herzlich danke. Abgeordneter der badischen Zweiten Kammer 1822–1823 laut Beschreibung des Landkreises Konstanz, Band 2, S. 284.

142 RUH (wie Anm. 3) S. 50.

143 Dagegen ENGELSING (wie Anm. 135) S. 26.

144 HStAst E 10 Bü 113 L60.

145 Dies war nicht unüblich: RANSOM (wie Anm. 106) S. 22, 27, 33 54, Abb. 15. Der Maschinenbaumeister Friedrich Grundler schenkte dem württembergischen Kronprinzen ein Modell der »Wilhelm« zu Weihnachten 1823 (HStAst E 10 Bü 113 L26).

146 GLAK 60/1219.

147 Im Netz: <https://books.google.de/books?id=7iZMAAAAcAAJ&printsec=frontcover&hl=de#v=onepage&q&f=false> (07.01.2017).

148 HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.

149 StAL F 1/144 Band 16–18.

150 GLAK 69/72.

151 GLAK 209/1239 Bl. 35–38.

152 GLAK 133/175 Nr. 21.

153 RUPPERT (wie Anm. 1) S. 132, danach PERN-WERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 77, DEPPER (wie Anm. 4) S. 8, DOBRAS – KURZ (wie Anm. 4) S. 16.

154 StadtAK, Inventarien und Teilungen Nr. 822; D I Zünfte Nr. 822: Knecht der Schiffmacherin Brunn; Konstanzer Politische Zeitung vom 9.1.1829 (StadtAK, Personengeschichtliche Dokumentation).

155 REINERT, Eugen: Friedrich Grundler. Maschinenbaumeister und Kreisbaurat 1788–1869, in: Schwä-

- bische Lebensbilder, herausgegeben von der Württembergischen Kommission für Landesgeschichte, Band 4, Stuttgart 1948, S. 32–42. HStASt E 40/51 Bü 437; E 40/59 Bü 381; E 146 Bü 4588.
- 156 MESSERSCHMID (wie Anm. 4) S. 125. Bonstettiana. Briefkorrespondenz Karl Viktor von BONSTETTENS und seines Kreises, Band 12 Teilband 2: 1821–1823, herausgegeben von Doris und Peter WALSER-WILHELM, Göttingen 2009, S. 1070–1072 (Verwechslung mit Johann Georg Bodmer); nach HStASt E 221 I Bü 4263 L25 1/2.
- 157 GLAK 60/1219.
- 158 LMA, CLC/B/006/MS 34929 – Heft »Germany«. Dem Archiv (C. Titley) danke ich vielmals für weiterführende Auskünfte und Kopien.
- 159 GLAK 60/1219.
- 160 Zitiert nach RUH (wie Anm. 3) S. 51.
- 161 PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 77.
- 162 Gründung 1756, heute noch bestehend als Transportunternehmen, seit 1998 unter dem Namen KDS Cargo. Eine Anfrage nach dem Firmenarchiv blieb leider unbeantwortet.
- 163 BEHRINGER, Wolfgang: Tambora und das Jahr ohne Sommer. Wie ein Vulkan die Welt in die Krise stürzte, München 2016. Ausstellungskatalog Baden und Württemberg im Zeitalter Napoleons, Band 1.1, Stuttgart 1987, S. 477–499.
- 164 BEHRINGER (wie Anm. 163) S. 114f. und Abb. 5. ZANG, Gert: Konstanz in der Großherzoglichen Zeit, Band 1 (Geschichte der Stadt Konstanz, Band 4.1) Konstanz 1994, S. 27–30. SCHEFOLD (wie Anm. 113) S. 70 Nr. 15.
- 165 »Kundmachung« in: »Konstanzisches Intelligenzblatt« vom 7. November 1817, im Nachlaß Hofer: GLAK 69/7.
- 166 HStASt E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.
- 167 GLAK 60/1219.
- 168 Beide Zitate hat mein lieber Freund Dr. Hans-Ueli Wepfer (vgl. Anm. 4) für mich ermittelt und über die Kantonsbibliothek in Frauenfeld (Herr Emanuel Weissen) mir zukommen lassen – beiden herzlicher Dank!
- 169 HStASt E 221 I Bü 4263 Bl. 9–27.
- 170 STAIGER (wie Anm. 49).
- 171 RUPPERT (wie Anm. 1) S. 12. PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 77. RUH (wie Anm. 3) S. 52. MESSERSCHMID (wie Anm. 4) S. 120. DEPPERT (wie Anm. 4) S. 11.
- 172 FRITZ (wie Anm. 4) S. 10. DEPPERT (wie Anm. 4) S. 11.
- 173 Zitiert nach RUH (wie Anm. 3) S. 52.
- 174 ZEPELIN (wie Anm. 1) S. 40. PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 78.
- 175 ROLLMANN (wie Anm. 13) S. 205.
- 176 OELLERS (wie Anm. 4) S. 116 Anm. 38. Gruber hatte den städtischen Sammlungen Lindau 1927 zehn Bilder von Bodensee-Raddampfern geschenkt, laut JORDAN, Hans: Aus der Dampfschiffahrtsvergangenheit auf dem Bodensee, in: Bodensee-Heimatschau 23/1927, S. 92.
- 177 Laut freundlicher Auskunft von Frau Anne-Chantal Zimmermann vom Stadtarchiv Schaffhausen. – BÖNKE (wie Anm. 4) S. 20.
- 178 StadtAK, Fotosammlung Wolf, Sign.: H 37–137. Über die Sammlung: FROMM, Norbert: Die Familie Wolf, in: KLÖCKLER, Jürgen/FROMM, Norbert: Zwischen Mittelalter und Moderne. Konstanz in frühen Photographien: Bilder aus der Sammlung Wolf (1860–1930) (Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen, 38) Ostfildern 2003, S. 15–26. – Abbildungen bei ROLLMANN (wie Anm. 13) S. 205. RUH (wie Anm. 3) S. 51. DEPPERT (wie Anm. 4) S. 10. OELLERS (wie Anm. 4) S. 104. BÖNKE (wie Anm. 4) S. 20.
- 179 FRITZ (wie Anm. 4) S. 9. – SCHEFOLD (wie Anm. 113), S. 30, 68 Nr. 13, 70 Nr. 15 und 16, S. 78f. Nr. 23 und 24, S. 97 Nr. 45, S. 133 Nr. 86. HOFMANN, Erich/HOFMANN, Andrea: Bilder vom Bodensee. Die Darstellung einer Landschaft von der Buchmalerei bis zur Postkarte, Konstanz 1987, S. 88, 91, 160, 162. – Das Museum Rosegg in Kreuzlingen hatte 2013 eine Ausstellung über Hug veranstaltet. Auf meine Anfrage an das Museum erhielt ich vom Seemuseum Kreuzlingen (Frau Frauke Dammert M. A.) die Antwort, es sei nicht sicher, dass Hug der Urheber der Risse sei.
- 180 Südkurier vom 8. November 1969.
- 181 »Merian« Heft 1/XXXII/ Januar 1979 S. 124f.: Beitrag von HOLZNER, Michael: Mit Dampf über den See.
- 182 DEPPERT (wie Anm. 4) S. 9.
- 183 Etwas klein geratene Abbildung in der »Dampf-erzeitung« Nr. 183/ Dezember 2015 S. 28.
- 184 Abbildung in: Schifffahrt am Bodensee (wie Anm. 4) S. 76. Das Modell stammt von dem Konstanzer Modellbauer Bach, laut freundlicher Mitteilung des Seemuseums Kreuzlingen (Frau Frauke Dammert M. A.).
- 185 Dem Stadtarchiv Lindau und besonders Herrn Stefan Stern, Vorstand des Vereins Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e. V., danke ich für Informationen, die er mir auf Bitten von Herrn

Reiner Fügen, dem Erbauer des Modells, zukommen lieÙ.

186 So SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 384. Er spricht von »Laufgang«, BUCHANAN (wie Anm. 114) von »gang-way«.

187 Eingesehen wurde das Exemplar der Herzogin-Anna-Amalia-Bibliothek Weimar, Sign.: 246637. Abbildung bei JAEGER (wie Anm. 108) S. 108 Abb. 25, mit Hinweis auf Buchanan.

188 MATSCHOSS, Conrad: Männer der Technik. Ein biographisches Handbuch, Berlin 1925 (ND Düsseldorf 1985), S. 343. – In: Schifffahrt am Bodensee (wie Anm. 4) S. 136, wird Buchanan, auch Erfinder beweglicher Schaufeln für Raddampfer – vgl. BODY, Geoffrey: British Paddle Steamers, Newton Abbot 1971, S. 141 –, zum Amerikaner gemacht; er war jedoch Schotte.

189 S. Anm. 114. Exemplar der Staatsbibliothek zu Berlin PK, Sign.: Hz 33766.

190 BUCHANAN (wie Anm. 114) S. 19, 23f., 63, 165, 173.

191 So der richtige Name, laut Informationen von Frau Emily Malcolm von Glasgow Museums Enquiry, der ich herzlich danke. In der Literatur findet sich auch der Name »Argyle«.

192 Genaue Beschreibung auch bei RANSOM (wie Anm. 106) S. 70f. Cook auch erwähnt bei WAGENBRETH, Otfried/DÜNTZSCH, Helmut/GIESELER, Albert: Die Geschichte der Dampfmaschine. Historische Entwicklung. Industriegeschichte. Technische Denkmale, Münster/Westfalen 2002, S. 298.

193 BUCHANAN (wie Anm. 114) S. 173.

194 SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 10–13, 43–53, 382–386, Tafeln 2 und 3. RASCHEN, Hermann: Die Weser, das erste deutsche Dampfschiff und seine Erbauer. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und des deutschen Schiffbaus, Sonderdruck aus: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 8 (1907; ND Bremen 1987).

195 BURSIAN, Conrad: Artikel Karl Iken, in: ADB 14, Leipzig 1881, S. 14. Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, herausgeben von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins, Bremen 1912, S. 237–239. SCHULZ, Günter: Carl Ludwig Iken's Briefe an Goethe (1817–1830), in: Jahrbuch der Witttheit zu Bremen 15 (1971), S. 105–207, hier S. 112, 114, 116. Beide Aufsätze verdanke ich meinem bewährten Freund Dr. Christian Ostersehle, Schifffahrtshistoriker in Bremen.

196 Iken Tafel I. Ausgewertet wurde das Exemplar in der Bibliothek des Deutschen Technikmuseums Berlin, Sign.: Meereskunde K VI (49).

197 Iken S. 39.

198 Goethes Bibliothek, Katalog, bearbeitet von Hans RUPPERT, Weimar 1958, S. 766 Nr. 5354.

199 BUCHANAN (wie Anm. 114) S. 133, 187.

200 Laut RUPPERT (wie Anm. 1), S. 12, und STUCKI (wie Anm. 3) S. 110 konnte Bodmer nicht zeichnen.

201 SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 46f. RASCHEN (wie Anm. 194) S. 35–45. Vgl. JAEGER (wie Anm. 108) S. 34–66.

202 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 12.

203 GLAK 60/1219.

204 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 11. 1 württembergischer Fuß= 28,649 cm. 1 Nürnberger Schuh= 30,4396 cm.

205 BUCHANAN (wie Anm. 114) S. 165. SZYMANSKI (wie Anm. 13) S. 35. WAGENBRETH usw. (wie Anm. 192) S. 306 Nr. 2. ROBINS (wie Anm. 106) S. 47, 52.

206 BUCHANAN (wie Anm. 114) S. 28.

207 GLAK 60/1219.

208 Für prompte und ausführliche Informationen über die Firma bin ich zwei Londoner Institutionen sehr zu Dank verpflichtet: den Tower Hamlets Local History Library and Archives (Frau Debbie Smith) und der Guildhall Library (Frau Valerie Hart).

209 GIESELER, Albert im Netz: http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/firmen5/firmadet51755.shtml (07.01.2017). Graces Guide im Netz: http://www.gracesguide.co.uk/Hague_and_Topham (07.01.2017).

210 HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 19–27.

211 RUPPERT (wie Anm. 1) S. 12, danach PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 77f. DEPPER (wie Anm. 4) S. 11.

212 HStAst E 14 Bü 1893 Bl. 15.

213 GLAK 209/1239 Bl. 10¹.

214 GLAK 69/72 (Nachlaß Hofer).

215 STAIGER (wie Anm. 49). StadtAK, A I Band 29: »Marmors Fortsetzung der Bickelschen Chronick« [wohl nach 1853], S. 45. SCHMID (wie Anm. 3) S. 333 hat den 29. Februar 1820. Die in der Literatur genannten Daten für 1821 können, wie im folgenden zu sehen, nicht stimmen.

216 StadtAK, Inventarien und Teilungen Nr. 2237.

217 StAL E 166 Bü 4910.

218 GLAK 209/1239 Bl. 19.

219 PECHT, Friedrich: Aus meiner Zeit, Band 1, 1894, S. 45. – BRINGMANN, Michael: Friedrich Pecht (1814–

- 1903). Maßstäbe der deutschen Kunstkritik zwischen 1850 und 1900, Berlin 1982.
- 220 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 11.
- 221 MESSERSCHMID (wie Anm. 4) S. 124 nach HStAst E 221 I Bü 4263. In der Literatur ist aber bei den Segelschiffen des Bodensees nur von langen Eisennägeln die Rede: HAKELBERG, Dietrich: Das Kippenhorn bei Immenstaad (Materialhefte zur Archäologie in Baden-Württemberg, Heft 56) Stuttgart 2003, S. 161, 175. LEIDENFROST, Johannes: Die Lastsegelschiffe des Bodensees. Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte (Bodensee-Bibliothek, Band 11) Sigmaringen 1975, S. 10.
- 222 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 5.
- 223 HStAst E 221 I Bü 2211.
- 224 HStAst E 14 Bü 1893 Bl. 8.
- 225 HStAst E 5 Band 11 Nr. 4620; E 14 Bü 1893 Bl. 5. – Weckerlin sagt, wohl versehentlich, Bodmer habe am 3. Juni 1818 eine solche Bestellung erhalten, s. ebenda Bl. 15. Unklare Angaben bei OELLERS (wie Anm. 4) S. 107 Anm. 18. – Herr Dr. Albrecht Ernst vom HStAst danke ich sehr für seine vielen außerordentlich nützlichen Hinweise.
- 226 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 5.
- 227 HStAst E 5 Band 11 Nr. 4255 und 4620; E 10 Bü 113 Bl. 5. STUCKI (wie Anm. 3) S. 111: »Als seinen Wohnsitz gab er [...] anlässlich seiner Bürgerrechts-erneuerung in Zürich im Jahre 1818 das königliche Lustschloss Solitude bei Stuttgart an«.
- 228 HStAst E 10 Bü 151.
- 229 HStAst E 221 I Bü 1181.
- 230 Staats- und Regierungsblatt 1819, S. 476 und 918. Die entsprechenden Akten des Gerichts im Bestand StAL E 313 sind nicht erhalten. – Georgii war einer der Mitgründer der Maschinenfabrik Eßlingen: [KESSLER, Ludwig:] Emil Keßler. Leben und Werk, [Eßlingen am Neckar 1938], S. 22, 26.
- 231 Mehrere Berichte in HStAst E 10 Bü 151. Waldeck: GRUBE, Walter: Der Stuttgarter Landtag 1457–1957. Von den Landständen zum demokratischen Parlament, Stuttgart 1957, S. 492, 494f., 497.
- 232 HESS, Richard: Artikel Julius Simon Nördlinger, in: ADB, Band 24, Leipzig 1887, S. 11–14.
- 233 HStAst E 40/56 Bü 450 Nr. 33.
- 234 Vermutlich eine Anspielung auf den Mißerfolg der Humphreys in Preußen – JAEGER (wie Anm. 108) S. 32, Klosterstraße 36 (wie Anm. 109) S. 157f., vielleicht auch auf das Verlustgeschäft des Reeders des Dampfschiffs »Die Weser« – SZYMANSKI (wie Anm. 13), S. 51.
- 235 HStAst E 40/56 Bü 450 Nr. 32.
- 236 HStAst E 70e Bü 175.
- 237 HStAst 40/56 Bü 450 Nr. 25, vgl. E 10 Bü 113 Bl. 5. PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 78 Anm. – Wächter war 1824 Aktionär der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft.
- 238 HStAst E 40/56 Bü 450.
- 239 Dies und das folgende nach HStAst E 70e Bü 175.
- 240 Gegründet 1636.
- 241 Rund als Gründer einer Bleiweiß-Fabrik: Baden und Württemberg im Zeitalter Napoleons (wie Anm. 163) Band 2 S. 186. GYSIN, Jürgen: Fabriken und Manufakturen in Württemberg während des ersten Drittels des 19. Jahrhunderts (Beiträge zur südwestdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 11) St. Katharinen 1989, S. 100.
- 242 Das Schreiben ist undatiert, bei Wächter am 2. Januar 1821 eingegangen.
- 243 Dies und das folgende nach Weckerlins Bericht an den König, HStAst E 10 Bü 113 Bl. 5. – Das Palais: Beschreibung des Oberamts Heilbronn, herausgegeben vom K. statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1865, S. 193. Beschreibung des Oberamts Heilbronn, Teil 1, Stuttgart 1901, S. 224.
- 244 HStAst E 10 Bü 113 Bl. 5; E 221 I Bü 4263 Bl. 6–9.
- 245 HStAst E 221 I Bü 4263 Bl. 75–77.
- 246 QUENZER, W.: Vom ersten Dampfschiff auf dem Bodensee, in: Oberländer Chronik, Beilage des »Südkurier«, Nr 26/ 1950. Eine Kopie verdanke ich Herrn Michael Kuthe vom StadtAK.
- 247 HStAst E 221 I Bü 4263. MESSERSCHMID (wie Anm. 4) S. 132, 134. DEPPER (wie Anm. 4) S. 12. BÖNKE (wie Anm. 4) S. 196. – Im Firmenarchiv von Fawcett ist die Maschine für die »Wilhelm« nicht nachweisbar, da das Kundenregister für Dampfmaschinen erst von 1845 an erhalten ist, laut Auskunft von Herrn John Moore M. A. vom Merseyside Maritime Museum, Liverpool, dem ich für seine Auskünfte sehr dankbar bin.
- 248 Vgl. STUCKI (wie Anm. 3) S. 112.
- 249 ZANG (wie Anm. 164) S. 33.
- 250 STAIGER (wie Anm. 49).
- 251 Ebenda. Ruppert (wie Anm. 1) S. 11.
- 252 RUPPERT (wie Anm. 1). PERNWERTH VON BÄRNSTEIN (wie Anm. 2) S. 78. QUENZER (wie Anm. 246). SIGG, Hermann: Die Schifffahrt auf dem Bodensee im Wandel der Jahrhunderte, in: Konstanzer Almanach 1960, S. 64–72, hier S. 65f. RUH (wie Anm. 3) S. 52. FRITZ (wie Anm. 4) S. 11. KLOSER, Rein-

hard E. – FRITZ, Karl F.: Das Dampfschiff Hohentwiel
...wieder in Fahrt auf dem Bodensee, Konstanz 1992,
S. 9. PEMSEL, Helmut: Weltgeschichte der Seefahrt. 7
Bände. Wien-Graz 2000–2006, hier Band 3: Ge-

schichte der zivilen Schifffahrt von 1800 bis 2002. Die
Zeit der Dampf- und Motorschifffahrt, Wien-Graz
2002, S. 904.