

## Als im Dezember 1824 das erste Dampfschiff in den Lindauer Hafen einfuhr

In der 1811 aus der Vereinigung von Buchhorn und Hofen entstandenen neuen Bodenseestadt Friedrichshafen mit damals knapp eintausend Einwohnerinnen und Einwohnern<sup>1</sup> wurden im Jahre 1824 die ersten beiden württembergischen Bodensee-Dampfschiffe erbaut, der „Wilhelm“ als Hommage an den württembergischen König Wilhelm I, sowie der „Max Josef“ als Hommage an den damaligen bayerischen König Max I. Josef.

Die beiden Vorstände und Hauptaktienbesitzer der neuen Friedrichshafener Dampfschiffs-Gesellschaft AG waren der Stuttgarter Verleger, Druckereibesitzer und Landtagsabgeordnete Freiherr Johann Friedrich von Cotta sowie der Konstanzer Fabrikant und Bankier David Macaire d'Hogguer, der spätere Schwiegervater des Grafen von Zeppelin. Finanziell beteiligt war auch König Wilhelm I., welcher 1823 in Genf mit den US-Konsul in Frankreich, Edward Church, einen Vertrag über den Bau eines Bodensee-Dampfschiffes abgeschlossen hatte. Von Cotta kannte Wilhelm I. aus dem Württembergischen Landtag der besitzenden Männer.<sup>2</sup>

Der Friedrichshafener Schiffbauerplatz mit seiner einfachen hölzernen Helling befand sich östlich des mittelalterlichen Seetores Richtung Lindau außerhalb der Stadtmauern in etwa dort, wo sich heute die große Friedrichshafener Schiffswerft der Bodensee-Schiffsbetriebe BSB befindet.

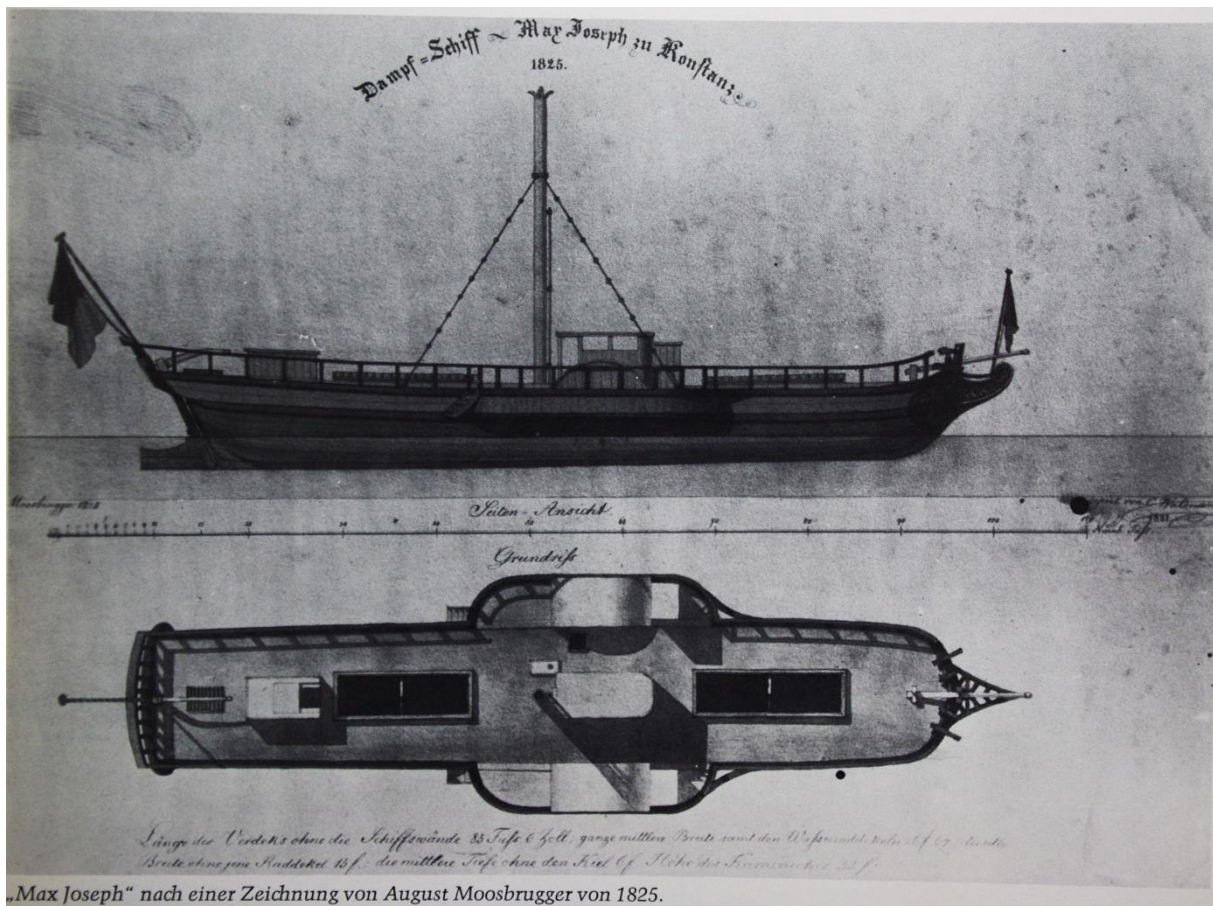


***Das Dampfschiff „Max Joseph“ verlässt in den späten 1820er Jahren die Konstanzer Schiffslände, den „Damm“ anstelle des heutigen Hafens. Ausschnitt aus einer zeitgenössischen Darstellung. Repro: Karl Schweizer.***

Im Frühjahr 1824 ließen Cotta und Macaire d'Hogguer in Friedrichshafen den Bau der zwei nicht ganz gleich großen Dampfschiffe auf Kiel legen. Die Schiffskörper der beiden Dampfschiffe wurden in Anlehnung an jene der bisherigen großen Bodensee-Segelschiffe, den Lädinen, noch in Eichenholz gefertigt. Schiffsbauer waren Zimmermänner aus dem französischen Bordeaux, welche mit dem Versprechen außergewöhnlich guter Bezahlung nach Friedrichshafen gelockt worden waren. Die nötigen Dampfmaschinen samt Schaufelrädern für den Antrieb wurden von der Liverpooler Firma Fawcett geliefert.<sup>3</sup>

Das kleinere der beiden Schiffe, die „Max Josef“, war 22,8 m lang und über die beiden Schaufelradkästen 9,25 m breit. Seine einzylindrige Dampfmaschine war 20 PS stark und ermöglichte eine Reisegeschwindigkeit von 11,5 km/h.

Bayerns königliche Regierung hatte der Friedrichshafener Dampfschiffahrts-Gesellschaft AG für den Lindauer Hafen auf zehn Jahre das Recht eingeräumt, den diesen per Dampfschiff anzusteuern. Cotta hatte dafür in Lindau eine eigene Dampfschiff-Firma gegründet. Doch mussten beim finanziell lukrativen Transport von Gütern und Personen ab Lindau „die Rechte Dritter, insbesondere der Schiffergesellschaft Lindau“ gewahrt bleiben. Diese Lindauer Schiffer-Zunft betrieb mit Segelbooten den Handel ab dem Lindauer Hafen. Dieser war nicht einmal halb so groß wie der heutige Hafen und befand sich seit seinem Umbau von 1811 samt Hafenmauer zwischen Mangturm und Römerschanze. Die Inselstadt Lindau zählte im Jahre 1827 ganze 2.654 Einwohnerinnen und Einwohner.<sup>4</sup>



„Max Josef“ nach einer Zeichnung von August Moosbrugger von 1825.

**Zwei Zeichnungen des „Max Josef“ von August Moosbrugger im Jahre 1825.  
Repro: Karl Schweizer.**

Am 3. Dezember 1824 führte die erste Probefahrt des „Max Josef“ in angeblich fünf Stunden Fahrt von Friedrichshafen nach Lindau. Unter Böllerschüssen wurde dort



das neuartige Schiff mit Cotta und Macaire als Fahrgästen an Bord von einer jubelnden Menge im Hafen begrüßt, anschließend intensiv bestaunt und bewertet.<sup>5</sup> Drei Tage später fuhr die „Max Josef“ nach Konstanz, um dort die badische großherzogliche Regierung zu beeindrucken.

Ab 1. Mai 1825 wurden mit der „Max Josef“ mehr oder auch weniger regelmäßige Fahrten einmal pro Woche zwischen Lindau, Rorschach, Konstanz und Schaffhausen aufgenommen. Doch hauptsächlich verkehrte das Schiff zwischen Konstanz, Überlingen und Ludwigshafen. Der Hauptgrund hierfür war, dass die Lindauer Segelschiffer-Zunft erfolgreich verhinderte, dass mit dem Dampfschiff auch genügend einträgliche Waren transportiert wurden.

Der starke Erschütterungen des Schiffsrumpfes durch die stampfende Dampfmaschine führten bereits im Jahre 1826 dazu, dass das Schiff erneuert und umgebaut werden musste. 1829 war sogar ein komplett neuer Schiffsrumpf nötig geworden. Bereits früher hatte Cotta der bayerischen Regierung den „Max Joseph“ erfolglos zum Kauf angeboten. 1830 wurde dieser dann abgewrackt.

Erst der zweite Anlauf zur Dampfschiffahrt ab dem Hafen Lindau war dauerhaft erfolgreich. Die 1835 aus dem örtlichen Großbürgertum heraus gegründete „Dampfboot Aktiengesellschaft in Lindau“ schickte u.a. den Lindauer Großhändler Eduard von Pfister nach Manchester. 1837 kamen von der dortigen Schiffsbaugesellschaft „William Fairbairn & Sons“ im Stadtteil Millwall die bestellten Einzelteile eines Dampfschiffes aus Eisen samt Dampfmaschine per Güterkutschen nach Lindau. Der an der Landzunge „Fuchsloch“, heute ist dort in etwa die Eilguthalle, unter Leitung des Rapperswiler Mechanikers Caspar Lämmlein zusammengebaute „Ludwig“, Bayerns neuer König hieß inzwischen Ludwig I., bestand am 10. Oktober 1837 seine Jungfernfahrt nach Konstanz. Ab nun existierte ein aus auch dem Lindauer Hafen heraus betriebener „bayerischer“ Dampfschiffs-Verkehr.<sup>6</sup>

© Karl Schweizer, [www.edition-inseltor-lindau.de](http://www.edition-inseltor-lindau.de), November 2024

---

<sup>1</sup> Elmar L. Kuhn, „Von Grethaus und Salzstadel zur Kreissparkasse – Texte und Bilder zur Buchhorn-Friedrichshafener Stadtgeschichte“, Reihe Geschichte am See Nr. 25, Friedrichshafen 1985, S. 237 und 250.

<sup>2</sup> Fritz Maier, „Friedrichshafen – Heimatbuch, Band 1, Die Geschichte der Stadt bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts“, Friedrichshafen 1983, S.165ff; Werner Deppert, „Mit Dampfmaschine und Schaufelrad – Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1817-1967“, Konstanz 1975, S. 13ff und S. 155; Stefan Stern, „Lindau unter Dampf – Die Entwicklung der Schifffahrt und der Eisenbahn am Bodensee im 19. Jahrhundert“, Schriften des Historischen Vereins Lindau Nr. 56, Lindau 2024, S. 37ff.

<sup>3</sup> Fritz Maier, „Friedrichshafen – Heimatbuch, Band 1, Die Geschichte der Stadt bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts“, Friedrichshafen 1983, S.165ff; Werner Deppert, „Mit Dampfmaschine und Schaufelrad – Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1817-1967“, Konstanz 1975, S. 13ff und S. 155.

<sup>4</sup> Karl Bachmann, „Chronologische Geschichte Lindaus von den Anfängen bis zur Gegenwart“, Neujahrsblatt des Museumsvereins Lindau Nr. 45, Lindau 2005, S. 55ff.

<sup>5</sup> Stadtarchiv Lindau, „Chronik von Lindau 1760-1869“, Seite 410ff, Sign.: Lit 49; Werner Deppert, „Mit Dampfmaschine und Schaufelrad – Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1817-1967“, Konstanz 1975, S. 13ff; Stefan Stern, „Lindau unter Dampf – Die Entwicklung der Schifffahrt und der Eisenbahn am Bodensee im 19. Jahrhundert“, Schriften des Historischen Vereins Lindau Nr. 56, Lindau 2024, S. 40f.

<sup>6</sup> Stefan Stern, „Lindau unter Dampf – Die Entwicklung der Schifffahrt und der Eisenbahn am Bodensee im 19. Jahrhundert“, Schriften des Historischen Vereins Lindau Nr. 56, Lindau 2024, S. 53ff.