

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Bodensee nebst dem Rheinthale von St. Luziensteig bis Rheinegg

ein Handbuch für Reisende und Freunde der Natur, Geschichte und Poesie

Das Topographische, nebst den Gedichten enthaltend

Schwab, Gustav

Stuttgart, 1840

2. Der Bodensee und Untersee, wie sie seit ihrer festen Bildung und jetzt sind

[urn:nbn:de:bsz:31-140732](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-140732)

Mitte desto mehr ausgebreitet haben. Es ist daher unbegreiflich, wie ein Gelehrter der neuesten Zeit hat zweifeln können, ob die beiden Rheinsen, Venetus und Aconius, die Pomponius Mela nennt, auch wirklich der Ober- und Untersee seyen, und wie er sowohl bei diesem Zeugniß, als bei den Rheinsümpfen des Strabo, an den alten Lauf des Rheins durch den Wallenstädter- und Zürichersee denken konnte, der in jedem Fall in eine absolut-vorgeschichtliche Zeit zu setzen ist.*

2. Der Bodensee und Untersee, wie sie seit ihrer festen Bildung und jetzt sind.

1. Des Bodensees Lage, Größe und Tiefe.**

Der Bodensee liegt zwischen $26^{\circ} 42' 42''$ und $47^{\circ} 24' 56''$ Länge, und zwischen $47^{\circ} 28' 32''$ und $47^{\circ} 48' 45''$ Breite, $1223\frac{1}{10}$ Pariser Fuß über der Nordsee (andre: 1164 bis 1199), hat $26\frac{5}{20}$ Meilen im Umfang, ist von Bregenz bis zur Mündung der Stodach $8\frac{7}{20}$, von Bregenz bis zur Konstanzer Brücke $6\frac{1}{4}$ Meilen lang, von der östlichen Mündung der Bregenzer Aach bis zum östlichen Ende der Lindauer Brücke $13\frac{1}{20}$, von der Rheinmündung bis Wasserburg fast $1\frac{1}{5}$, von Korschach nach Wasserburg $1\frac{55}{40}$, von Korschach nach Langenargen (an das Ostende dieses Orts) $1\frac{1}{10}$, von Korschach nach Friedrichshafen $2\frac{11}{20}$, von Arbon nach Langenargen $1\frac{25}{40}$, von Arbon nach Friedrichshafen 2 Meilen, von Romanshorn nach Bregenz 4 Meilen, von Romanshorn nach Wasserburg $2\frac{7}{10}$, von Romanshorn nach Friedrichshafen $1\frac{6}{10}$, nach dem Krippenhof (genau nach Norden) wenig über $1\frac{7}{20}$, von Bottighofen nach Meersburg $3\frac{7}{40}$ Meilen breit. Die mittlere Breite des Ueberlingersees beläuft sich auf etwas über $\frac{5}{10}$ Meilen. Der Flächeninhalt des Bodensees (oberhalb der Konstanzer Brücke) beträgt bei mittlerem Wasserstande $8\frac{37}{1000}$ Quadratmeilen.

* Diese irrige Ansicht findet sich in Rüb's ausführlicher Erläuterung der zehn ersten Kapitel des Tacitus. Berlin. Nemer 1821. S. 71. Das Buch enthält sonst sehr viel Treffliches.

** Hoffmann a. a. D. S. 148 ff. Hartmann a. a. D. S. 18 ff.

Der See erstreckt sich der Länge nach von Südosten nach Nordwesten, ist im Südosten am breitesten, im Nordwesten am schmalsten. Die Ufer sind nur an wenigen Stellen, vorzüglich zwischen Lindau und Bregenz und bei Heberlingen und Bodmann steil, meistens flach, im Süden (zu beiden Seiten der Stockachmündung) niedrig und morastig. Fast durchgängig hat der See viel Vorland (d. h. er nimmt von den Ufern und Rändern gegen die Mitte hin nicht schnell an Tiefe zu), so daß man weit hineingehen kann. Die Tiefe in Südosten, zwischen Lindau und Bregenz, soll erstaunenswürdig seyn und sich, nach der Messung von Arboner Schifflenten, auf 2208 Fuß belaufen, d. i. 985 Fuß tiefer, als die Oberfläche der Nordsee, und 900 Fuß tiefer, als der Grund der Ostsee. Bei Meersburg soll der See 1800 Fuß und noch an vielen andern Stellen sehr tief seyn. Diese Angaben sind unsicher und vielleicht übertrieben; sie erscheinen unglaublich für einen Landsee. Doch, wo sich so mächtig hohe Berge erheben, wie in untrer Gegend, können sich wohl auch in den Seen ungeheure Abgründe finden.

Das erste Verdienst zuverlässiger Sondirung des Bodensees hat die württembergische Regierung. Oeffentlich mitgetheilte Nachrichten sprechen sich folgendermaßen hierüber aus.*

Die aus Auftrag der Landvermessungskommission durch die Herren Gasser und Paulus im Sommer 1825 aufs Genaueste angestellte Untersuchung, ging von zwei Punkten des württembergischen Ufers aus: die eine von Friedrichshafen bis Norschach, die andere von Langenargen nach Norschach; und das Ergebniß dieser Messungen ist folgendes: die größte Tiefe zwischen Langenargen und Norschach, wo der See eine Breite von 48,051 württembergische Fuß oder $3\frac{3}{4}$ Stunden hat, ist 693 württembergische Fuß; die größte Tiefe des Sees zwischen Friedrichshafen und Norschach, wo der See eine Breite von 67,272 Fuß oder $5\frac{1}{10}$ Stunden hat, ist 849 württembergische Fuß. Wenn also gleich der See hier nicht die angebliche Tiefe von Lindau und Meersburg hat, wo er immerhin noch bedeutend tiefer seyn mag, so übersteigt er doch hier die Tiefe von manchem Meere, und der Grund des Sees zwischen Friedrichshafen und Norschach liegt tiefer, als der tiefste Punkt des Königreichs Württemberg, der Neckar bei Gundelsheim und 450 Fuß tiefer, als Stuttgart. — Die größte Tiefe in den beiden

* Schwäb. Chronik von 1826, 28. Jan., S. 51. Vergl. v. Memminger's Würtemb. Jahrbücher. Jahrg. 1826, 1tes Hest. S. 198 ff.

Richtungen findet sich auf Seiten des württembergischen Ufers, ungefähr in einer Entfernung von einem Drittel der ganzen Breite. Dagegen nimmt der See gegen die Schweizerufer weniger schnell ab, als gegen die Württembergerufer. Von Korschach hat nämlich der See schon in einer Entfernung von einer kleinen Viertelstunde eine Tiefe von mehr als 200 Fuß, während er in gleicher Entfernung von Friedrichshafen nur 84 Fuß, und von Langenargen aus nur ungefähr 20 Fuß tief ist. Die Beobachter hatten einen mittleren Wasserstand.

Es wäre zu wünschen, daß nun auch von andern Punkten, und insbesondere von Meersburg und Lindau aus, ähnliche Messungen veranstaltet würden.*

Der Bodensee verliert an Tiefe allfährlich etwas, denn die in denselben sich ergießenden Flüsse — besonders der Rheinstrom zur Frühlings- und Sommerzeit — führen viele erdige Theile mit, die in dem See zu Boden sinken. So hat sich im Süden der Morast zwischen Rheinegg und Zusach, und im Nordosten der Morast zwischen Wahlwies und dem Ueberlinger-See (das sogen. Nied) gebildet. Einst stand der Bodensee wenigstens 5 bis 600 Fuß höher als jetzt. In welche Zeit aber dieß einst zu setzen ist, haben wir oben gesehen.

Das Wasser des Bodensees ist klar, von grünlicher Farbe und gutem Geschmack. Es steigt während der Schneeschmelze in den Alpen, oft in wenigen Tagen um einige Fuß, in sehr seltenen Fällen bis 12 Fuß über den Nullpunkt des Lindauer Pegels (d. i. Wassermessers). Dieser Nullpunkt ist die außerordentlich niedrige Wasserhöhe, die der Bodensee vom Ende März bis in die Mitte Aprils 1797 hatte. Der Pegel wurde am 25. Juli 1797 zu Lindau gesetzt. Besonders hoch war das Wasser in den Jahren 1343, 1511, 1640 (10 Fuß 2¼ Zoll), 1770 (10 Fuß 7¼ Zoll), nach einer andern, aber unbestimmten Angabe 20 bis 24 Zoll, 1785 (9 Fuß 11¼ Zoll), 1817 (am 4. und 5. Juli 18 Zoll über den Wasserstand von 1770, also 12 Fuß 1¾ Zoll)**, 1821,

* Herr Landbaumeister Waldmann zu Konstanz soll schon vor einigen Jahren Sondirungen in der Gegend von Meersburg vorgenommen haben. Er fand in einiger Entfernung vom Ufer einen nicht unbeträchtlichen Berg in der Tiefe des Sees. (1826.)

Ann. eines Dritten.

** Die letztere Angabe ist aus einem in Lindau gedruckten fliegenden Blatt über die Wasserhöhe von 1817.

1822, 1824 und 1825 (die beiden letzten Male im Oktober) (gleichzeitig mit andern Sturmfluthen). Sehr niedrig war der Wasserstand des Bodensees in den Jahren 1672, 1725, 1779, 1784 und 1797.

2. Der Untersee oder Zellersee. *

Dieser See, obgleich im weitern Sinne mit zum Bodensee gerechnet, bildet doch ein von jenem ganz abgefondertes Gewässer, indem der Rhein zwischen beiden wieder zum Strom geworden ist. Er liegt, wenn man ihn westwärts bis zur Brücke von Stein am Rhein, ostwärts bis etwas oberhalb Gottlieben rechnet, von 26°, 31', 12" bis 26°, 47', 20" Länge, und von 47°, 38', 35" bis 47°, 44', 42" Breite, und hat einen Flächeninhalt von $17/1000$ Quadratmeilen, mit dem Bodensee zusammen also haben beide Seen $9^{99}/1000$ Quadratmeilen, ohne die in ihnen liegenden Eilande, deren Flächeninhalt sich auf $115/1000$ Quadratmeilen beläuft. Es ist dieser See, in welchem die ziemlich bedeutende Insel Reichenau gelegen, nicht sehr tief, denn man findet überall mit 60 Fuß Grund. Zwischen der Reichenau und dem Dorfe Wollematingen hat der Zellersee eine solche Untiefe, daß er im Herbst, bei niedrigem Wasserstande, ganz vom Wasser frei wird, und man trockenen Fußes von der Insel an das feste Land gehen kann. Derselbe Fall hat auch auf dem Obersee zwischen Maynau und dem nördlichen Ufer gegenüber Statt.

Einzlüsse in beide Seen. **

In den Bodensee und den Untersee ergießen sich, außer dem Rhein (s. oben), eine Menge (gegen 50) Flüßchen und Bäche, unter denen die bedeutendsten folgende sind:

Die Dornbürner Aach, gegen $4\frac{1}{2}$ Meilen lang, von Süd-Süd-Ost nach Nord-Nord-West aus dem Borarlberger-Gebirge fließend, mündet sich unterhalb Fußach; die viel stärkere Bregenzener Aach, mit Nord-Nordöstlicher Richtung, voll Krümmungen, ergießt sich westwärts von Bregenz mit mehreren Mündungen.

Die Lautrach entspringt bei dem Dorfe gleichen Namens und mündet sich nach zweistündigem, nordwestlichem Laufe bei Hardt.

Die Leiblach (in der Volkssprache Luiblach, früher Loibla) entspringt südöstlich von Wangen, läuft vier Stunden lang südwestlich und ergießt sich zwischen Lindau und Bregenz.

* Hoffmann a. a. D. S. 151.

** Ebendieselbst u. ff. — Topogr. Ver. v. Schwaben.

Die Argen entspringt bei Zinnenstadt, heißt Anfangs die untere Argen, fließt nördlich unter Jhny von Süden gegen Südosten, nach Norden gegen Nordosten, dann nordwestlich, endlich südwestlich; nimmt die obere Argen auf und mündet südöstlich von Langenargen.

Die Schussen entspringt nördlich von Schussenried und fließt fast südlich $7\frac{1}{2}$ Meilen lang durch Wiesen bis zu ihrer Mündung bei Eris Kirch.

Die Arnauer Aach entspinnt sich aus einem Moor nordwärts von Pfrungen, durch welches die Schneide zwischen dem Rheingebiet und dem Donaugebiet zieht und von dem die Ostach nordwärts in die Donau, die Arnauer Aach südwärts in den Bodensee fließt; sie hat fast südliche Richtung, macht, besonders in der untern Hälfte ihres Laufes, viele kleine Krümmungen und mündet sich $\frac{1}{4}$ Meile ostwärts von Friedrichshafen.

Die Seefeldler Aach entspringt eine halbe Stunde nordöstlich von Heiligenberg ob Eichbeck aus mehreren Felsenquellen; der Ort heißt Ursprung. Sie fließt durch den Ellenfurter Tobel, das Deggenhäuser, Sickingen und Monwanger Thal, am alten Landgericht im Schattbuch vorbei, durch Neuferrach, vereinigt sich unter Buggensegel mit der Salmannweiler Aach, treibt bei Mühlhofen die Papler Mühle und fließt über Oberuldingen nach Seefeld, wo sie sich mündet.

Die Stockach hat ihren Ursprung etwas ostwärts von Selgelsweiler, macht mehrere große Biegungen, fließt an der Stadt Stockach in der Entfernung einer Viertelstunde vorüber, und mündet sich in dem nordwestlichen Theil des Bodensees, eine Stunde vor Bodmann bei Espasingen.

Von der Südseite fließt in den Bodensee die drei Meilen lange Goldach, deren Ursprung in einem engen Thale etwas über eine halbe Meile östlich von Trogen ist. Sie mündet sich oberhalb Arbon bei Horn.

Die Steinach, deren Ursprung fast $\frac{1}{2}$ Meile südöstlich von St. Gallen; $2\frac{1}{2}$ Meilen lang, mit der Goldach fast gleichlaufend; mündet sich bei Steinach nicht ganz $\frac{1}{4}$ Meile südsüdöstlich von Arbon.

In das nordwestliche Ende des Zellersees ergießt sich die bläulich klare und schnelle Aach, welche man vorzugsweise die Aach nennt, und ihr keinen andern Namen beilegt. Sie entspringt am Fuße des Hügels, auf welchem das uralte Städtchen Aach im Hegau

liegt, aus dem Gewölbe eines Jurakalkfelsen. Wäre sie nicht durch einen künstlichen Teich bis an das Dach der Felsenhöhle geschwellt, aus der sie hervorströmt, so würde sie eine wunderschöne Naturscheinung bilden. Man hält sie für einen unterirdischen Abfluß der Donau, welche wirklich bei Immendingen einen Theil ihrer Gewässer in mehrere Schlünde und Wirbel verliert. Ihr Wasserreichtum ist so beträchtlich, daß sie schon bei ihrem Ursprunge mehrere Hammerwerke, Schmieden und Mühlen treibt, und nie abnimmt; sie friert auch nie zu, ist warm und fischreich und schlängelt sich meist durch Wiesen. Nach 11stündigem Laufe ergießt sie sich $\frac{1}{4}$ Meile westlich von Nabolphzoll in der Höri.

3. Klima und Naturphänomene des Bodensees.

Die Temperatur des Wassers im Bodensee * ist bedeutend geringeren Veränderungen unterworfen, als die Temperatur der umgebenden Luft; die Temperaturs-Verschiedenheiten betragen selbst in der wärmsten Jahreszeit, von dem kältesten bis zum wärmsten Zeitpunkte des Tages, nur wenige Grade, während die Temperaturs-Verschiedenheiten der Luft nicht selten auf 8 bis 10 Grade steigen; den 26. und 27. Mai 1826 bei ruhiger, heiterer Sommers-Witterung zeigten sich folgende Verschiedenheiten.

	Temperatur	
	des Seewassers	d. atmosph. Luft.
Nachmittags 2 Uhr am heißesten		
Zeitpunkte des Tages	+ 16, 3° R.	+ 21, 3° R.
Abends 7 Uhr	+ 15, 5° —	+ 17, 5° —
Morgens 4 Uhr am kältesten		
Zeitpunkte des Tages	+ 14, 0° —	+ 12, 3° —

An seichtesten Stellen des Bodensees, in der Nähe der Ufer, steigt die Temperatur des Wassers Mittags etwas höher, als in der Mitte des Sees über tiefem Wasser; sie betrug an demselben Tage bei Langenargen 17,6 Grade. Beobachtungen über die Temperatur des Wassers in der Tiefe des Sees fehlen noch; ohne Zweifel nimmt sie in der Tiefe des Sees in ähnlichem Verhältnis ab, wie dieses in den übrigen Seen der ebenen Schweiz der Fall ist.

Von beiden Ufern des Bodensees hat das schwäbische ein etwas milderes Klima, als das schweizerische. ** An diesem letztern ist

* Von Professor Dr. Schübler beobachtet, und dem Verfasser mitgetheilt.

** Hartmann a. a. D. S. 24—40.

die Abwechslung der Temperatur besonders groß und oft sehr schnell; doch ist auch hier das Klima viel milder geworden, als vor Jahrhunderten, und wenn gleich selten ein Winter so gelinde ist, daß der Untersee nicht überfriert, so ist noch weit seltener einer so hart, daß der größte Theil des Obersees überfröre: den Angaben der Chroniken von seinem völligen Ueberfrieren ist nicht immer unbedingter Glaube beizumessen. In sehr kalten Wintern überfrieren wohl seine Buchten, und vielleicht ist hieraus allzu schnell auf das Allgemeine geschlossen worden. Das Wichtigste jener alten Nachrichten folgt hier: Im Jahr 1277 soll der See ganz überfrozen gewesen seyn; im Jahr 1435 konnte man von Lindau nach Fußach reiten und fahren, aber zwischen Arbon und Buchhorn war der See, nach Badians Versicherung, offen. Im Jahr 1560 soll er in seiner größten Breite von Romanshorn bis Buchhorn überfrozen seyn. Im Jahr 1573 vom 22. Januar an war er es wirklich mehrere Wochen lang; man zog Kornsäcke auf Leitern über das Eis von Langenargen und Buchhorn nach Utwil; ja ein sechsspänniger Güterwagen fuhr von Fußach nach Lindau. Viele Güterwaren wurden von Buchhorn mit den Pferden bis Hinterhausen bei Konstanz geführt, von da aber über die Rheinbrücke in die Stadt gebracht, denn hier waren See und Rhein bis gegen Ermatingen hinunter und hinauf gegen das Eichhorn einen Armbrustschuß weit gar nicht gefroren, gerade an Stellen, wo sonst, bei mäßig kaltem Winter, Alles mit Eis bedeckt ist. Vom 16. Februar öffnete sich der See wieder bis Meersburg. Am 23. Februar wurde ein Kanal von Fußach bis Lindau aufgehauen; man brauchte $3\frac{1}{2}$ Tage bis ans Inselhorn, und die Schiffer fuhren mit hochgespannten Segeln durch diese Oeffnung wieder heim; aber über Nacht froz Alles wieder zu. Bei Nordschach wurden auf dem See Fastnachtspiele und andre Lustbarkeiten gehalten; zwischen Lindau und Mehrerau hielten 200 Bürger zu Fuß und zu Pferd die Aschermittwochs-Schlacht. Bei Wasserburg hatte sich das Eis in Schollen gehöhrt, daß man von seiner Höhe Lindau übersehen konnte. Endlich brach das Eis mit gewaltigem Krachen und zwischen Lindau und Wasserburg warf der See zwei Steine aus, deren jeder 5 bis 6 Zentner wog. Den 17. März fuhr das erste Schiff von Lindau nach Konstanz, aber erst am Ostermontag den 23. war der ganze See wieder von Eis entblößt. — Im Jahr 1587 überfroz der See von Lindau bis Bregenz; es lagen zweiunddreißig Schnee auf einander.

Das letzte Mal überfro der See ganz, so daß man aller Orten darüber ritt und fuhr, am 5. Februar 1695. Der Schulmeister von Altnau bei Konstanz machte mit seinen Schülern einen Spaziergang über das Eis nach Langenargen, wo sie alle vom Grafen von Dettingen gespeiset wurden. Zu Arbon hielt man am 13. Februar ein Freischießen auf dem See und Bürger maßen ihn bis Langenargen. Noch im März wurde er befahren. Am 14. März erhob sich ein seit undenklichen Zeiten nicht weit von der Arboner Stadtmauer gelegener großer Stein, die Sau genannt, von selbst, und wurde sammt dem ihn umgebenden Eis, 25 Schritte weit auf das Land geschleudert. Er war 5 Schuh hoch, 6 breit, 8 lang und mochte 150 Centner wiegen. Man kennt derlei Phänomene jetzt als Wirkungen des Grundeises.

Die größte Kälte in den neuesten Zeiten war 1788 — 89, wo die Bucht zwischen Lindau und Bregenz so stark überfrozen war, daß die Eisbrücke ein paar Wochen lang wie eine Landstraße gebraucht wurde; ebenso von Lindau nach Fuzach. Aber der weite See blieb stets offen. Der reaumür'sche Thermometer stand in St. Gallen am 31. Dezember 19 Grad unter 0. Das Ueberfrieren einer so großen Wassermasse richtet sich indessen nicht blos nach dem zunehmenden Grade der Luftkälte: am 25. Mai 1785 fuhren einige Rathsglieder von Arbon früh Morgens in Stadtgeschäften ab nach Meersburg. Die Luft war kühl und der See hell. Sie schifften bei Romishorn, als mit Sonnenaufgang der See vor ihren Augen auf einmal mit einer Eiskruste bedeckt wurde und sie nöthigte, bei Romishorn zu landen, wo sie ein Vorschiff von sechs Männern nahmen, die vor ihnen her das Eis brachen. Endlich, als sie sich Meersburg näherten, schmolz dieses vor den kräftigen Strahlen der Morgen Sonne.

Am 3. Februar 1830 fro der Bodensee zwischen Lindau und Fuzach so zu, daß man die italienischen Güter von Fuzach auf Schlitten über das Eis ziehen konnte. Vom 5. bis zum 7. Februar wurden zahlreiche Lustpartien auf dem zugefrozen See gemacht; auch fanden an verschiedenen Gegenden des Sees geometrische Untersuchungen Statt. Zwischen Utwoyl und Zimmenstaad, also in einer noch bedeutenderen Breite, war um dieselbe Zeit der See so überfrozen, daß sich eine Gesellschaft auf einem Schlitten hin und her ziehen ließ, jedoch nur von Schuhmachers Rappen und nicht mit Rossen, wie die Sage hinzugefabelt hat. (S. den poetischen Theil unfers Werkes.).

Auch wenn der See nicht überfriert, können Feldfrüchte, Bäume und besonders die Reben, Schaden von der Kälte leiden; doch sind so unglückliche Jahrgänge (anders als bei uns armen Unterländern) hier oben Ausnahmen; so wie auch allzuheiße oder trockene Sommer, als welche sich die von 1475, 1540, 1669 und 1719 besonders auszeichneten.

Die momentane Vermehrung oder Verminderung der Wassermenge in nassen oder trockenen Sommern hängt hauptsächlich von der Witterung im Gebirge ab, da die meisten Zuflüsse des Sees Bergwasser sind. Diese überschwellen die an ihrem Ufer gelegenen Orte und die Seegegend an ihren Mündungen nicht selten. Auf das Steigen und Sinken des ganzen Sees haben aber, außer dem Rheine, wenige Flüsse sichtbaren Einfluß. Dieser, der lauter Bergströme aufnimmt, ehe er sich in den See mündet, erhält beim Schmelzen des Schnees eine Menge Wasser von den Gebirgen; auch die Flüsse der Algauer Alpen, die Bregenzer, die Argen u. s. w. schwellen auf diese Weise an und dann kann der See, wie wir oben gesehen, in wenigen Tagen 8 bis 10 Schuh hoch anwachsen; aber in ebenso kurzer Zeit sinkt er wieder zum vorigen Stande. Gewöhnlich ist er im Juli am größten und Anfangs Winter am kleinsten.

In einer völligen Spiegelfläche ist der See — so häufig auch in dieser Gegend klarer Himmel und ruhiges Wetter ist — fast nie zu sehen; immer gibt es Streife, wo ein kleiner Wellenzug zu seyn scheint, wobei an unterirdische Ströme oder Winde gedacht werden könnte; auch liegt die Vermuthung nahe, daß eine solche Strömung es war, die Ammianus Marcellinus für den Rhein gehalten, der den See durchfließt.

Zu den merkwürdigen Erscheinungen des Sees gehören die regelmäßigen Winde,* welche namentlich in der Mitte des Sees zwischen Friedrichshafen und Langenargen und an andern Orten bemerkt werden. An heitern, ruhigen Sommertagen weht gewöhnlich Vormittags bis gegen neun Uhr oder zehn Uhr ein ziemlich lebhafter Ostwind, der sich dann oft nach kurzer Windstille durch Norden nach Westen dreht; des Nachmittags weht sodann gewöhnlich der Westwind (Wester-Wind, Wetter-Wind, wie ihn die Schiffsleute nennen); gegen Abend kehrt in der Regel der Ostwind wieder zurück, wenn die Witterung gut und heiter bleibt.

* Mittheilung des Professors Dr. Schübler.

Diese regelmäßigen Winde sind stark genug, um durch Hilfe der Segel Schiffe mit bedeutenden Ladungen über den See zu führen.

Bei stürmischem Wetter, besonders, wenn die Föhn* (Der bekannte schweizerische Name des Südwind, von Favonius abzuleiten), wüthet, wird das Gewelle aus der Tiefe, welches die Schiffer Grundgewelle heißen, fürchterlich und höchst gefahrvoll. Das Grundgewelle entsteht, wenn der Südwind eine große Wassermasse in den Winkel bei Ueberlingen hinabschaltet, welche durch Reaction sich mit dem obern Wasserstande wieder ins Gleichgewicht zu setzen sucht; dann werden die Gewässer des Sees von ihrem Grunde aus bewegt, und das Grundgewelle kann entstehen, wenn es im Obersee auch ganz windstill ist. Ueberhaupt ist die Föhn hier einer der gefährlichsten Winde: sie hat immer einen ihr entgegenwehenden Wind, der, sobald ihm die Föhn, was öfters geschieht, plötzlich weicht, jedesmal Gefahr bringt. Nächst ihr ist der Nordwest- und oft auch der Ostwind gefährlich; aber der Sturm hat immer seine Vorzeichen: ein weißgrauer Nebel steigt auf (Brähme in der Schiffersprache): ihm folgt eine dicschwarze Wolke, die heranrückt: wer nicht früher schon ausgefahren ist, wagt sich dann nicht auf den See; deswegen sind Unglücksfälle doch nicht so häufig, als man denken sollte, und rühren meist nur aus bewölkttem Himmel; daß oft bei dem stillsten, angenehmsten Wetter der See auf einmal stürmisch und das plötzliche Toben seiner Wellen dem Schiffer gefährlich würde, davon weiß man auf diesem See nichts.** Die Dampfsboote endlich, von welchen wir unten sprechen werden, trogen auch den größten Stürmen ohne Gefahr, und der Reisende kann sich sorglos auf denselben den Wellen des sonst als tüchtig verschrienen Sees anvertrauen.

* Die Föhn, sagt das Volk, nicht der Föhn.

** Am 29. September 1823 wehte jedoch beim wolkenlosesten Himmel ein so fürchterlicher Sturm aus Osten, daß die ganze Equipage des Dampfboots Max Joseph seckrant wurde und in den untern Schiffsraum flüchtete.

Der treffliche Sammler, dem wir das Wesentliche dieses Abschnitts verdanken, hat folgendes Verzeichniß von Unglücksfällen auf dem See zusammengetragen:

Untergegangen im Sturm den 12. September 1285, zwischen Meersburg und Buchhorn ein Schiff mit 26 Personen. — Im Jahr 1422 ertranken 52 Personen vor den Pfählen bei Lindau. — 1576, 7. März, im Gewitter versanken sieben Schiffe, und am 7. November ein schweres Schiff von Schaffhausen mit 12 Personen auf dem Untersee zwischen Mammern und Kattenhorn vom Sturmwind umgeworfen. — 1585, 5. Juli. St. Gallisches Korn- und Baarenschiff mit einer Ladung von 4000 fl. Berth auf dem weiten See untergegangen. — 1644, 19. April. 30 Personen ertrunken auf einem plötzlich vom Sturm überfallenen Schiffe, das von Konstanz nach Hagenau wollte. — 1648, September. Von neun Schiffen der französischen Besatzung zu Neberlingen drei, mit 20 Personen, im Sturm untergegangen. — 1690, 24. Juni. Ein Schiff mit 36 Personen zwischen Buchhorn und Romishorn im Sturm zu Grunde gegangen; am Neberlinger Ufer ein Fruchtschiff untergetaucht, die Schiffer retteten sich kümmerlich. — 1692, 24. Juni. Nachmittags 3 Uhr, ein Schiff kurz nach der Abfahrt von Konstanz, überfallen; 29 Personen ertrunken. — 1693, 18. März. Ein von einer Gesellschaft in Horn gemiethtes Schiff ergreift auf der Fahrt nach Lindau der Sturm; da kein erfahrener Schiffsmann darauf war, geht es mit 25 Personen zwischen Fußach und Altkrhein zu Grunde. — 1732, 11. Mai. Ein Schiff mit 41 vom Arboner Gottesdienst nach Horn zurückkehrenden Personen von einer Windsbraut umgeworfen. 27 ertrunken. — 1760, Ende April. Ein Schiff mit 154 Malter Korn und 23 Personen geht bei Buchhorn, von wo es nach Rorschach wollte, unter. — 1784, 3. Mai. Von 22 Personen eines zwischen Lindau und Hard vom Sturm ergriffenen Schiffes, werden nur 6 mit größter Gefahr gerettet. — 1799, 22. September. Ein mit Mehl für die österreichische Schweizerarmee beladenes Schiff bei Bregenz in der Föhn untergegangen. — 1804, 13. Dezember. Ein Fruchtschiff auf dem Untersee bei Reichenau vom plötzlichen Sturm verschlungen; nur 3 Schiffleute werden gerettet. — Im Oktober 1822 versank ein Schiff von Romishorn mit 18 bis 20 Viehhändlern, die auf den Markt nach Wangen wollten, bei Friedrichshafen mit Mann und Maus.

Ein eigenthümliches Phänomen, das noch häufiger auf dem Genfersee beobachtet worden, und dort Seiches, auf dem Bodensee

aber die Ruß (von Rauschen?) heißt, ist das plötzliche Aufsteigen des Wassers gegen das Ufer ohne Vergrößerung der Wassermasse, und das eben so schnelle Sinken, was eine Zeitlang abwechselte. Der Konstanzer Bürgermeister, Christoph Schultheiß, hat einen solchen Fall in seiner handschriftlichen Chronik zum 25. Februar 1549 so aufgezeichnet: „Auf diesen Tag, Morgens früh ist der See in Konstanz an- und abgelassen wol einer Ellen hoch . . ., so daß der See schier bis zu der Spitallegke heruffgegangen. So er abgelassen, ist er schier bei den Stegen an der Bischofbrugke erwunden, und so er klein worden, so ist er bald mit einem Rauschen, als ob das Gwell von dem Wind (welcher doch nit war) getrüben wurd, wieder angelassen, und solches ist etwa in einer Stund vier- oder fünffmal geschehen (wie ich selbst gesehen hab). Das hat also bis Nachmittag gewert. Aber je später es worden, je minder er an- und abgelassen ist. Des hat mentigglich ein groß Verwunderung gehabt. Denn Niemand gewesen, der je gehört, daß dergleichen vorher hier geschehen syge.“*

Das Blühen des Sees hat derselbe wohl mit mehreren Landseen gemein. — Im März sind nämlich oft ganze Strecken seines Wassers mit einem gelben Staub bedeckt, der sich bald schleimigt zusammenhängt und nach tagelangem Umherschweben verschwindet. Diese Erscheinung kann nicht vom Blühen der Wasserpflanzen herrühren, da der See deren nur wenige hat; es ist vielmehr nichts anders, als der männliche Samenstaub, der an den Ufern wachsenden Obst- und Waldbäume.

Endlich ist es eine schöne Volksage, die der Engländer Madcliffe aus Schweden berichtet, daß der dortige Wettersee bei Wattfena in Ostgothland oft bei dem stillsten Wetter plötzlich stürmt, und daß dieß nur dann geschehe, wenn der Bodensee vom Sturme bewegt sey; umgekehrt empfinde der ruhige Bodensee jeden Sturm des Wettersees. Sollte diese Sage nicht mit der dunkeln Tradition zusammenhängen, welche die Schweizer aus Schweden in ihr jetziges Land und mithin auch an die Ufer unsers Sees wandern läßt?

4. Schifffahrt, Fischerei, Handel. **

Die ersten ordentlich gebauten Schiffe, die unsern See durchfuhren, waren ohne Zweifel die Flotte des Liberius, sechzehn

* Mittheilung eines Dritten.

** Hartmann a. a. D. S. 71 — 86.

Jahre vor Christi Geburt. Die Geschichte hat unserm Leser von diesem Unternehmen erzählt. Doch scheinen die Römer die Schiffahrt nicht zum Vortheile des Handels fortgesetzt zu haben und ihre Waaren wurden wohl auf der Seerstraße über Brigantia (Bregenz), Arbor Felix (Arbon), Ad Fines (Pfyn), Vitodorum (Oberwinterthur) u. s. w. transportirt. * Daß unter den Alemannen die Neberfahrt über den See zum Behufe der Reisen schon etwas Gewöhnliches war, erhellt aus unsern Erzählungen von der Verbreitung des Christenthums am See. Ebenderselben veranlaßt unser Seeufer seine Kultur und erst diese kann den Handel erzeugt haben. Unter den fränkischen Königen und anfangs unter den deutschen Kaisern, war alle Schiffahrt Kronregal; später wurden Flüsse und Seen gemeine Reichsstraßen, und die Gaugrafen mußten hier, wie auf den Landstraßen, die Sicherheit handhaben. Während der Händel um den deutschen Thron scheint sich von Schiffahrt und Schiffferei jeder, so viel er wollte und konnte, zugeeignet zu haben; ** Innungen von Schiffsleuten und Fischern haben sich wohl erst mit dem Wachsthum der Städte und dem Emporkommen der Gewerbe gebildet. Die thätigsten Seeleute scheinen die Lindauer Bürger gewesen zu seyn; diese Stadt übte den Junftzwang über die Fischerei vom Rheinhorn bis zum Argenhorn, schrieb allgemeine Fischertage aus und auf denselben vor, wie in diesem Bezirke und wann zu fischen sey, wann jeder Fisch laiche und man ihn ohne Schaden fangen dürfe, wie die Neze, Zuggarne, Körbe zu setzen seyen u. s. w. Es waren sogar Maße von Holz, die sich in allen Kanzleien befanden, für die meisten Fischarten vorgeschrieben, welche die Fische erreicht haben mußten, oder die Fischer waren verbunden, ihren Fang wieder ins Wasser zu werfen. Jahrhunderte lang gehorchten die Fischer zu Fufach, Hard, Mehrerau, Bregenz, Nömmenhorn, Wasserburg und Langenargen solchen Verordnungen willig, weil sie

* Dazu ist wohl keine Vermuthung begründet. Welchen Umweg hätte diese Straße nach Arbon beschreiben müssen! Es ist vielmehr glaublich, daß die direkte Verbindung zwischen Brigantia und Arbor Felix zu Wasser Statt hatte; die Römer in ihren großen, hartgebauten Schiffen hatten die von ausgehöhlten Baumstämmen gemachten kleinen Fahrzeugen der die schwäbischen Ufer bewohnenden Ventenser nicht zu fürchten.

Anmerkung eines Dritten.

** Schwerlich! die Schiffahrt und Fischerei waren und sind, mit Ausnahme des Schweizerufers, jetzt noch Lehen der Dominien, und mußten Laudemium und Lehenzinse entrichten.

Anmerkung eines Dritten.

sie hatten auf dem Tage bewilligen helfen; man hat noch Statuten schon vom Jahr 1393. Allmählig verloren sich jedoch diese Lindauer Vorrechte zum Nachtheile der Fischerei. Auf der Schweizerseite vereinigten sich im Jahr 1544 Bischof Johann von Konstanz und Abt Diethelm von St. Gallen mit den Landvögten des Thurgaus und Rheinhals zu einer gemeinschaftlichen Fischordnung. In den neuern Zeiten bemühte sich (um 1790) Konstanz, die Stadt, vergebens, eine allgemeine Fischerordnung zu Stande zu bringen. Die Fischer eines jeden Orts richten sich nur nach den Verträgen, welche sie mit orisobrigkeitlicher Bekräftigung in ihrem Seebezirk unter sich errichtet haben, und die Gränzlinien sind nicht einmal streng gezogen. In der Mitte des Sees (auf dem Schwebel) ist sogar volle Freiheit, nur daß Keiner in des Andern Netze greifen darf.

Die Hauptwerkzeuge zum Fischen im Bodensee sind von G a r n e n:

- 1) die Segin, * das größte. Jede Wand ist $106\frac{3}{4}$ Ellen lang; 32 hoch oder breit; der Sack enthält 17 Ellen. Sie wird nur in der Tiefe des Sees gesetzt. Frühlings und Herbst dient sie Tag und Nacht zum Fange der größten Fischarten. Aehnlich und von gleichem Gebrauche sind die Racksegin und Lomsagin. 2) die Gangfischagin mit engern Maschen und ohne Sack. Von Sommer Johannis bis gegen den Winter, Morgens und Abends gegen Gangfische, auch Hechte, Forellen, Zelfchen u. s. w. gebraucht. 3) Trachten, eben so gebaut, nur nach Länge und Höhe kleiner. Für Gangfische. 4) Laufergarn, den Trachten ähnlich, aber wegen der Enge der Maschen den kleinen Forellen schädlich, gegen Hechte, Brachsen u. s. w. 5) Schweng- oder Cluſgarn mit zwei Wänden und einem Sack; auf offenem See, Tag und Nacht gegen die Zelfchen, auch Hechte und Forellen, im obersten See mit sehr verengten (und, weil die Fischjugend nicht mehr durch kann, schädlichen) Maschen auch gegen Stuben, Gangfische, Renken und Springer; in noch kleinern Maße gegen Seelen. 6) Watten. Zwei Wände und rings an die Wände mit einer Schnur angeschlächter Sack, eng gestrickt, enthält auch ein großes Stück Blahen (grobes Leintuch); daher sehr schädlich; heißt nach verschiedenen Fischarten Kilchenwatt, Furnwatt u. s. w. 7) Streif- oder Kleppergarn, das kleinste: zwei Wände von 7 Ellen Länge, 6 bis 8 Schuh Höhe; Sack gleicher Länge, mit klappernden Eisenblechen, durch welche Grundeln, Groppen und Moserlen herbeigeleckt

* Sageina im Latein des Mittelalters, la saine oder seine frau.

werden. Von Katharinentag (25. Nov.) bis Oftern nur Nachts gebraucht. 8) Steckgarn; 3 Wände, welche hinter einander, wie Neze, meist in fließendem Wasser, nur Sommers gefetzt werden. Gegen Rheinlanken große Karpfen, Hechte. 9) Klettergarn, nur eine 60 Ellen lange, 2 Ellen hohe Wand. Zur Laichzeit gegen Karpfen und Brachsenmen. 10) Blahen, 72 Ellen lang, 4 hoch, nur zur Umstellung der Land- und Karpfenreiser gebraucht, wenn das Reis aufgehoben wird. Reiser oder Gwellstädte sind nämlich mit Pfählen eingefaste, und mit Reisern ausgefüllte Plätze von 250 bis 300 R. Fuß. Hecht, Eglin, Zurn, Hasel, im Herbst auch Alet und Karpfen ruhen in diesen Stellen gern bei Stürmen. Von Zeit zu Zeit werden dieselben mit Garn umsetzt, und durch Aushebung der Reiser die Fische in das Garn gefagt. Sie haben verschiedene Namen nach ihrem Bau.

Die Neze weichen auch unter einander in Länge und Weite der Maschen ab, je nach den Fischarten: Hecht-, Brachsenmen-, Schweb-Neze (zum Felschenfang); Barben- oder Zwirn-Neze, Karpfen-, Zurn-, Hasel-, Gangfisch-Neze. Die letztern im Frühjahr sehr nachtheilig, auch gegen junge Hechte und Forellen gefetzt. Das Haselnetz ist etwas verändert, auch Luff- oder Gupfelnetz.

Die übrigen Fangzeuge sind die Neuschen, Behren und der Angel, dieser verschieden nach Größe und Gebrauch. Auf dem ganzen See wird der Sezangel an Schnüren gebraucht. Auf dem Untersee ist der Entenfang mit Kleb gewöhnlich.

Der stärkste Schiffbau ist bei Hard und Bregenz. Sonst sind noch Schiffswerke zu Walhausen am Ueberlingersee, Petershausen bei Konstanz, zu Reichenau, auch Bodmann. Die Schiffe auf dem Bodensee wurden bisher durchaus von Eichenholz gebaut, und sind besonders stark von Boden und Wänden, was bei den Schiffen auf den deutschen Schweizerseen nicht der Fall ist. Sie sind übrigens von der einfachsten Bauart, unter einander fest und nur durch die Größe verschieden. Die größten waren die Lädinen, die nur in Lindau und Bregenz geladen wurden, und mit denen man den See hinunter nach Konstanz, Stein am Rhein und bis nach Schaffhausen fuhr, anderswohin nicht, da sie 4 bis 5 Schuh im Wasser gehen und daher nicht überall landen konnten. Eine Ladi war 110 Schuh lang, und auf dem Boden 14 Schuh breit; sie führte Ruder, Segel und Anker (der letzte war ihr lang eigenthümlich), hatte aber nur einen Segel-

baum von 82 Schuh Höhe. Die Länge des Segels enthielt $28\frac{1}{4}$ Ellen, seine Breite oben 24, unten $16\frac{1}{4}$ Ellen. Eine volle Ladung bestand aus wenigstens 1500 Centner allerlei Waaren, worunter 400 Salzfüßer: Die Ladi-Berechtigung wurde, nach der Lindauer Schifferordnung von 1685, nur tüchtigen und ausdrücklich dazu erzogenen Schiffern ertheilt, und konnte nur auf solche vererben. Zur Führung einer Ladi bedurfte der Meister noch immer 6 bis 7 Schiffsknechte. Seit dreißig Jahren wurden keine Lادين mehr gebaut.

Die Schiffe zweiter Größe waren ehemals die Halblädinen, seitdem aber der Transitohandel abgenommen, sind es die Segner. Ein Segner muß 68 Schuh lang und auf dem Grunde $8\frac{1}{2}$ Schuh breit seyn, übrigens proportionirt, daß man 100 Fässer Salz oder 200 Malter Korn darin laden kann. Eine solche Ladung heißt das Gefährt, und der Schiffer Gefährtler. Zur Leistung eines Segners braucht man 4 bis 5 Menschen. Aber am 4. August 1775 wagte es Hans Ulrich Ubler von Utwyl, als er zur Entzeit keine Hülfsmänner für seinen Segner bekommen konnte, ganz allein, nur von seinem Hunde begleitet, indem er das Steuerruder mit Stricken befestigte, und sich überall doppelter Seile bediente, bei sehr starkem, aber günstigen Winde nach Lindau zu fahren; er legte die neunstündige Fahrt glücklich in drei Stunden (von 11 bis 2 Uhr) zurück. Doch gränzte sein Muth an Tollkühnheit.

Auf dem ganzen See gab es bis auf die neueste Zeit kein Schiff mit einem Verdeck, und das Steuerruder haben alle zur Seite, nicht in der Mitte des Hinterteils, weil es sich bei den flachen Ufern sonst aushängen würde. Seit Jahrhunderten hatte sich, bis auf die Epoche, die in der neuesten Zeit die Dampfschiffahrt macht, nichts in der Art des Schiffbau's geändert und Versuche mit andern Schiffen mißlingen fast immer. Im Jahr 1454 ließ Herzog Sigmund von Oestreich ein großes Meererschiff und drei Jagdschiffe bauen, wahrscheinlich gegen die Eidgenossen; allein das größere Schiff mochte das Wasser nicht ertragen. Im Jahr 1523 ließ Marx von Kirchen zu Lindau eine Galeere zimmern, völlig ausgerüstet, wie man sie auf dem Meere hat, aber sie konnte nirgends recht landen. Gen Konstanz kam sie dreimal, aber bis Schaffhausen zu fahren verhinderte sie die Seichtigkeit des Wassers. So verfaulte sie in einem Graben zu Lindau. Sie hatte 540 fl. gekostet (was für jene Zeit unerhört war; jetzt kostet nur das Holz

einer Ladi 2600 fl. und das ganze Schiff kommt beinahe auf 6000 fl.); sie hatte zwei Anker, der große hielt drei Centner Eisen, der kleine zwei.

Glücklicher waren im dreißigjährigen Kriege die Schweden mit dem Bau größerer Schiffe. Wir verweisen hierüber auf unsern geschichtlichen Theil. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ließ Lord Baltimore während seines Aufenthalts in Lindau ein prächtiges Luftschiff nach englischer Art erbauen; es wurde aber auch nur gewissermaßen für brauchbar erklärt und in nichts nachgeahmt. Die Flotille des englischen Obersten Williams scheint, obgleich sie nicht unthätig war und eine glänzende Operation ausführte, doch bei weitem nicht geleistet zu haben, was man erwartete, und der Nutzen derselben in keinem Verhältnisse mit den Kosten gestanden zu seyn, die sich auf monatlich 80,000 fl. beliefen.*

* Die schwäbische Chronik vom Jahr 1799 enthält über diese Unternehmung folgende Data: „In Wregenz war am Ende des März der englische Oberst Williams angekommen, um dort eine Flotille von Kanonenbooten herzurichten, die unter dem Oberbefehle des Erzherzogs Karl auf dem Bodensee operiren sollte. Es waren deshalb für ihn in Lindau alle Schiffe, Segel, Tauen und Anker in Requisition gesetzt worden; die Kommandanten der größern, meist mit einer schweren und einer leichten Kanone bewaffneten Boote, bestanden aus emigrierten französischen Seesoffizieren und einem Slavonier-Leutnant Ivanowig. Am 10. April ließ das Geschwader aus; sobald dies auf dem jenseitigen Ufer bemerkt wurde, ertönten die französischen Lärmkanonen von Rheineck bis nach Konstanz hinab; aber es kam Gegenbefehl vom Erzherzog Karl und die Flotte ließ wieder in Wregenz ein. Während so am obern Ende des Bodensees die Zurüstungen zu einem Seekriege von den Kaiserlichen betrieben wurden, schickten sie sich am untern Ende desselben zur Belagerung der Stadt Konstanz an, so daß nach mehr als 170 Jahren zwei gleichzeitige Schauspiele sich gleichzeitig auf unserm See wiederholten. Am 14. April stürmten die Oesterreicher die Schanzen von Petershausen, bemächtigten sich dieser Vorstadt und trieben die Franzosen über den Rhein zurück, die wie vor 24 Jahren die Bürger vor den Spaniern sich zurückziehend, die Brücke hinter sich abbrachen, und auf die Stadt beschränkt, sich weigerten, zu kapituliren. Inzwischen war Williams Flotille den See herabgesegelt, um die Belagerung zu unterstützen und lag einige Tage zwischen Konstanz und Staad vor Anker. Die Kaiserlichen beschossen die Stadt von der Landseite, wobei die Domprobstei litt; auch wurden 60 Schwetzerkähne von ihnen in den Grund geschossen. Eine zweite Aufforderung an die Besatzung von Konstanz blieb gleichfalls ohne Erfolg; Williams segelte nach Langenargen und dann nach Wregenz zurück, ohne etwas unternommen zu haben. Aber am 21. Morgens ließ er aus Neue aus; seine Flotte bestand aus fünfzehn Kriegsschiffen, jedes mit etwa 50 Bewaffneten außer den Schiffsteuten, bemannt, und einem Munitionsschiff; an jedes Schiff war ein kleines Rettungsschiff angehängt. Er fuhr

Uebrigens drang bei aller Einfachheit der Seeschiffe dennoch wenigstens in alten Zeiten, der Ruf der Schiffebaumeister am Bodensee bis nach andern Seegefiaden. Als die Züricher im Jahr 1445 mit den Schwyzern kriegten, ließen sie von einem berühmten Meister zu Bregenz zwei große Jagdschiffe machen, davon jedes an 400 Bewaffnete trug.

aus, das Schweizerufer zu recognosciren, beim Einflusse des Rheins wurde er mit einer Kanonade empfangen; sein eignes Schiff erhielt zwei Streifschüsse, ein andres wurde stark beschädigt. Das Feuer dauerte eine gute Stunde, worauf die Flotte wieder in Bregenz einlief, doch war kein Mann beschädigt worden, was den Schiffleuten, die Anfangs mit zitternden Händen zu den Rüdern gegriffen hatten, wieder Muth machte. Nach diesem Versuche operirte er mit mehr Kühnheit und machte unerwartete Landungen bei Rorschach, Arbon und an andern Orten. Im Ganzen erbeutete er 37 Kanonen und eine Menge Geräthschaften.

Nach dem Abzug der Franzosen in die Schweiz segelte am 21. Mai die Flotille Williams den See hinab, eines seiner Boote mit 6 Matrosen landete bei Bortigkofen, sprengte ein feindliches Piquet und erbeutete einen Kahn; dann lief die Flotte unter lautem Jubel des Volkes in Konstanz ein. Um Konstanz lagen jetzt 20,000 Deserteure; der Feldzug wurde als beendet angesehen und der Oberst Williams bezog das Lustschloßchen des Kreuzlingerstiftes am Bodensee. In Lindau wurde ein großes Magazin angelegt, und täglich belebten Schiffsendungen nach Konstanz, Stein und Schaffhausen den See.

Im Jahr 1800 bauten und exercirten auch die Franzosen zwischen Arbon und Rorschach eine Flotille; sie bedienten sich dazu der Seeleute, die sie schon früher auf dem Züricher See gebraucht. Aber auch Williams hatte sein Geschwader neu ausgerüstet, und nahm am 14. Januar mit 11 Kanonierschaluppen unter den Batterien des feindlichen Ufers ein großes Schweizerischiff weg. Doch hatte er einen Verlust von zwei Todten und sieben Verwundeten. Im übrigen verhielt er sich neutral auf dem See. Nach der Schlacht bei Möskirch, den 8. Mai 1800 (wo Aray von Moreau geschlagen ward), mußte er seine Flotte abziehen, nachdem sie Immenstaad und Langenargen vergebens mit 12 Kanonenböten beschossen. Wenige Tage nachher wurde auch die französische Flotille im Hafen zu Rorschach entwaffnet.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Eine neue Epoche für die Schiffahrt und den Handel auf dem Bodensee beginnt mit der Einführung der Dampfsboote auf demselben seit dem Jahre 1824. Sowohl den Gedanken dazu, als die erste Ausführung verdankt man Württemberg, und zwar seinem alles Gute und Nützliche so kräftig fördernden König.

Auf Rechnung des Staats wurde von dem um die Dampfschiffahrt vielfältig verdienten nordamerikanischen Consul in Frankreich, Herrn Church, das württembergische Dampfsboot, der Wilhelm, gebaut. Die Dampfmaschine mit niederer Pression, von 20 Pferdekraften, ward aus der vorzüglichen Fabrik der Herren Sawcett und Comp. in Liverpool erkaufte. Die erste Versuchsfahrt mit diesem Schiffe wurde am 1. December 1824 angesetzt. Nachdem die Regierung dem Unternehmen die dem gemeinen Besten entsprechende Einrichtung gegeben, wurde das Boot an eine Aktiengesellschaft übergeben, bei der der Staat selbst ungefähr zur Hälfte theilhaftig blieb.

Neben diesem Boot entstand gleichfalls im Jahr 1824 auf Kosten des Freiherrn von Cotta und des Herrn Church ein zweites Dampfsboot, der Max Joseph, was aber seitdem wieder eingegangen ist.

Zur Zeit (Mai 1839) bestehen am Bodensee drei Dampfschiffahrt-Gesellschaften, deren eine ihren Sitz in Konstanz, die zweite in Lindau, die dritte in Friedrichshafen hat. Die ersten beiden betreiben das Geschäft in Folge eines erst kürzlich wieder erneuerten Gesellschaftsvertrages der Art in Gemeinschaft, daß sie zwar getrennte Verwaltungen erhalten, den Reinertrag aber nach Verhältnis ihrer Schiffszahl unter sich vertheilen, somit auch ihre Leistungen gemeinschaftlich bestimmen. Friedrichshafen betreibt das Geschäft getrennt auf alleinige Rechnung.

Die Gesellschaften Konstanz und Lindau besitzen folgende Schiffe:

1) Ein großes Schiff, „der Leopold,“ mit 40 Pferdekraften; Im Jahr 1831 durch den Schiffsbauemeister J. Pritehard erbaut. Dasselbe macht im Sommer (1839) folgende regelmäßige Fahrten: Montag und Dienstag von Konstanz über Uttwyl, Romanshorn, Arbon und Norschach nach Lindau und zurück; Mittwoch nach Ueberlingen und Ludwigshafen und zurück; Donnerstag Morgens von Konstanz nach Lindau; Nachmittags von Lindau nach Fufach, Norschach und zurück nach Lindau; Freitags Morgens von Lindau nach Norschach und von da nach Lindau; Nachmittags von Lindau über Norschach, Arbon, Romanshorn, Uttwyl nach Konstanz; Samstag Morgens von Konstanz über Uttwyl u. s. w. nach Lindau, Fufach, Lindau; Nachmittags von Lindau über Norschach u. s. w. nach Konstanz. Sonntag, Ruhetag.

2) Ein kleineres, zur Rheinschiffahrt bis Schaffhausen geeignetes Schiff, „die Helvetia,“ mit 28 Pferdekraften, gleichfalls von Herrn Pritehard im Jahr 1831 erbaut. Dieses macht im Sommer (1839) folgende regelmäßige Fahrten, vom 1. April bis 1. September: Montag von Lindau über Norschach, Arbon, Romanshorn, Uttwyl, Konstanz, Gottlieben, Ermatingen, Berlingen, Steckhorn, Stein, Diessenhofen nach Schaffhausen, wo es Abends ankommt. Dienstag Morgens: von Schaffhausen nach Diessenhofen, Stein, Steckhorn, Berlingen, Ermatingen, Gottlieben, Konstanz; Mittags von Konstanz nach Meersburg, Ueberlingen, Ludwigshafen, Ueberlingen, Meersburg, Konstanz. Mittwoch: von Konstanz über Uttwyl, Romanshorn, Arbon, Norschach, Lindau, wo es Mittags ankommt und bleibt. Donnerstag: von Lindau über Friedrichshafen, Konstanz, Gottlieben, Ermatingen, Berlingen, Steckhorn, Stein, Diessenhofen, Schaffhausen, wo es Abends ankommt. Freitag Morgens: von Schaffhausen wie Dienstag; Nachmittags von Konstanz nach Meersburg und Ueberlingen und zurück über Meersburg nach Konstanz. Samstag: Ruhetag. Sonntag Morgens: von Konstanz, wie Mittwoch, nach Lindau. Nachmittags von Lindau nach Norschach und zurück nach Lindau. — Diese beiden Schiffe gehören der Konstanzer Gesellschaft. Ihre hölzernen Körper werden wahrscheinlich in kurzer Zeit in eiserne umgewandelt werden.

3) Ein großes eisernes Schiff, „der Ludwig,“ mit 45 Pferdekraften, Eigenthum der Lindauer Gesellschaft. Dasselbe macht regelmäßig im Sommer (1839) folgende Fahrten: Montag von Ludwigshafen über Ueberlingen, Konstanz, Uttwyl, Romanshorn,

Arbon, Norschach, Zusach nach Lindau, wo es Abends ankommt und bleibt. Dienstag von Lindau nach Norschach, Arbon, Romanshorn, Uttwyl, Konstanz, Friedrichshafen wieder nach Lindau, wo es Abends bleibt. Mittwoch von Lindau denselben Weg, ohne Friedrichshafen. Donnerstag von Lindau über Norschach, Arbon, Romanshorn, Uttwyl, Konstanz, Ueberlingen nach Ludwigshafen, wo es Nachmittags ankommt und bleibt. Freitag, von Ludwigshafen, wie Montag. Samstag, Ruhetag. Sonntag, von Lindau, wie Donnerstag.

Die Württembergische Dampfschiffahrts-Gesellschaft besitzt folgende zwei Schiffe:

4) Das obengenannte große, eichene Fruchtschiff, „der Wilhelm,“ das Sommer und Winter die regelmässige Fahrt zwischen Norschach und Friedrichshafen macht, und sich mit der Verschiffung von Reisenden, Früchten und Kaufmannsgütern beschäftigt, auch seit einem Jahre zur Aufnahme von Equipagen und Pferden eingerichtet ist. Dieses Boot fährt fünfmal in der Woche (Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag) Sommers um halb fünf Uhr, Winters um halb sechs Uhr, je nach dem Eintreffen des Eilwagens von Stuttgart in Friedrichshafen, von diesem Orte nach Norschach, und trifft bei nicht allzu stürmischer Bitterung nach $2\frac{1}{4}$ Stunden dort ein, wo es auf den täglichen Eilwagen nach Rheineck, Thur und Mailand einfließt; von Norschach geht das Boot in derselben Zeit je am Montag und Dienstag Nachmittag ein Uhr, Mittwoch und Samstag Vormittags 11 Uhr, und Freitag Morgens früh, Sommers um halb fünf Uhr, Winters um halb sechs Uhr nach Friedrichshafen zurück, und schließt sich in den ersten vier Tagen genau an den Eilwagenkurs zwischen Friedrichshafen und Stuttgart an.

Die Ueberfahrtsgebühren betragen für Personen auf dem ersten Platz 48 kr., auf dem zweiten 30 kr., für Kinder 12 kr.; für eine einspännige Chaise 4 fl., eine zweispännige 5 fl. 36 kr.; zwei Pferde 4 fl. 48 kr. Von Früchten, von Friedrichshafen nach Norschach, einschließlich der verschiedenen Platzkosten, per Schl. Kerren 17 fl., Haber 14 fl. Von Gütern, mit den Platzkosten von Friedrichshafen nach Norschach, mit Rücksicht auf den Eingangszoll in Norschach 10 fl. nach dem Zolltarif, von Norschach nach Friedrichshafen 7 fl.

5) Ein zweites, eisernes, Dampfsboot, „der Kronprinz,“ von 52 Pferdekraften und einer Länge von beinahe 150 württemb.

Fuß. Es wurde weder am Schiffskörper noch an den Maschinen gespart, und auf eine zweckmäßige Einrichtung im Innern Bedacht genommen, und es wird den vielseitigen Diensten, die es leisten soll, ohne Zweifel entsprechen. Von schweizerischer Seite erkennt man die Vortheile, die dieses Verkehrsmittel dem Handelsstande beider Bodenseeufer gewähren wird. St. Gallen läßt den Hafen Norschachs, der für die vielen und großen Schiffe, die ihn besuchen werden, nicht geräumig genug ist, erweitern, insbesondere aber dessen enge und gefährliche Einfahrt verbessern. Auf dem Plage Friedrichshafen wird die Aufstellung eines zweiten Bootes von großem Nutzen seyn. Die Erbauer dieses neuen Dampfbootes sind die Herren Escher, Wyß und Comp. in Zürich, die innere höchst elegante und bequeme Einrichtung besorgte der Architekt Landauer in Heilbronn. Die Kajüte, die der Verf. dieser Schrift in Augenschein genommen hat, zeichnet sich durch Größe und Zierlichkeit aus. Dieß Dampfschiff wurde am 15. Maj 1839 vom Stapel gelassen. Der Hafen von Norschach war von Seiten der Behörde verziert und die Flaggen aller Staaten, die den Bodensee begränzen, waren auf den Pfählen des Hafeneingangs aufgespizt worden. Die Dampfboote Wilhelm, Ludwig und Helvetia stellten sich, zu dieser Feier herbeigeeilt, vor den Bauplaz, und die Freunde der Dampfschiffahrt aus deutschen und schweizerischen Städten am Gerüste des neuen Dampfschiffes auf. Ein Kind des Schiffahrtsverwalters schleuderte eine Flasche Champagner an das Schiff, indem es sprach: „Kronprinz sollst du heißen!“ Die Musiker fielen unter Tossien ein, die Schiffe grüßten mit den Flaggen und Kanonen; und das entfesselte Schiff setzte sich in Bewegung und wurde von allen Booten umfahren, wiederholt begrüßt und in den Hafen gebracht. Im August 1839 soll dieses neue Dampfboot seine Fahrten beginnen. Es ist zum Besuch aller wichtigern Plätze am Bodensee bestimmt. Seine Kurse, sowie die Ueberfahrtsgebühren werden erst noch regulirt werden.

Die Konstanzer Gesellschaft wird ferner

6) auf den Sommer 1840 ein weiteres neues Schiff von 60 Pferdekraften mit eiserner Schale in den Dienst stellen, durch welches eine tägliche regelmäßige Verbindung zwischen Konstanz, Meersburg und den Drien am Ueberlingersee hin und zurück bewerkstelligt werden soll.

Ebenso baut die Lindauer Gesellschaft auf dem Werfte zu Norschach

7) ein weiteres kleineres eisernes Schiff mit 36 Pferdekräften, das schon auf das Spätjahr 1839 fertig seyn soll. Durch dieses wird eine tägliche regelmäßige Verbindung zwischen Lindau, Nordschach und Konstanz hin und zurück bewirkt werden.

Die Schweizer haben bis jetzt kein Dampfsboot. Doch ist im April 1839 eine Anzahl Thurgauer Kapitalisten zusammengetreten, und will vorerst versuchen, sich an eine der bestehenden Gesellschaften anzuschließen, um auf diese Weise ein häufigeres Landen der Dämpfer am Schweizerufer herbeizuführen.

Ueber sämtliche Schiffe findet man in den Gasthöfen am Bodensee allenthalben gedruckte Verzeichnisse der Fahrten und (überaus billigen) Preise. Für die Konstanz-Lindauer Schiffe gelten folgende Bestimmungen: Die Reisenden-Billets werden auf den Schiffen selbst, nach deren Abfahrt, eingelöst. Eine Viertelstunde vor der Abfahrt wird die Schiffskanone abgeseuert, und das zweite Zeichen mit der Schiffsglocke fünf Minuten vor Abgang gegeben. An den Plätzen, wo die Dampfsboote nicht selbst landen, sind besondere Kahnführer aufgestellt, welche zur bestimmten Abfahrtszeit den mit einer Flagge versehenen Kahn am Ufer bereit halten, um die Reisenden gegen eine Gebühr von 6 fr. an Bord der Schiffe zu führen, oder von denselben abzuholen, wenn die Bitterung dieß nicht unmöglich macht. Bei starkem Süd-Südwest- oder Westwinde muß vor der Hand von Seiten der Konstanz-Lindauischen Schiffe die Befahrung der Plätze Friedrichshafen und Meersburg unterbleiben. — Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäcke frei, welches mit deutlicher Adresse versehen seyn muß, und auf welches er selbst zu achten hat. Für das Uebergewicht wird nach dem Tarif bezahlt. Erklärt sich ein Reisender, die Fahrt hin und her machen zu wollen, so wird ein Viertel der Gesamttaxe erlassen. Kinder unter zwölf Jahren zahlen die Hälfte der Taxe. Die festgesetzten Frachten und Taxen aller Art sind auf den Verwaltungsbureaus in Konstanz und Lindau, sowie bei den Schiffskapitäns zu erfragen. Waaren, welche die Sicherheit gefährden, wie Pulver und dergl., können nur auf Schlepsschiffen verladen werden. Die Fahrten sind mit Rücksicht auf Post- und Eilwagenkurse, sowie auf Hauptwochenmärkte bestimmt. Reisewagen, Chaisen, Wägelchen nebst Pferden werden aufgenommen, und zahlt für die geometrische Stunde ein großer Reisewagen 1 fl. 30 fr., ein vierfüßiger Zweispänner 1 fl., ein zweifüßiger 48 fr., ein Einspänner 40 fr., ein Pferd 30 fr., nebst Ein- und Ausladerlöhnen von beziehungsweise 1 fl., 48 fr.,

18 fr., 12 fr., 8 fr. Auf den Schiffen ist für billige und anständige Bewirthung bestens gesorgt. Die Reisenden sind ersucht, sich nach der auf den Schiffen befindlichen Polizeiordnung zu richten. Von Zeit zu Zeit werden Luftfahrten nach Maßgabe der jeweils vorangehenden öffentlichen Verkündigungen stattfinden.

Die Reisenden-Taxen der Dampfboote Leopold, Helvetia und Ludwig sind in der unserm Werke beigelegten Tabelle enthalten.

Tägliche Eilwagenkurse (im Sommer).

a. Von Konstanz.

Morgens 8 Uhr nach Radolphyzell, Stockach und ganz Württemberg.

Morgens 9 Uhr nach Zürich und der westlichen Schweiz.

Abends 6 Uhr nach St. Gallen und der östlichen Schweiz.

Abends 6 Uhr nach Radolphyzell, Stockach, Schaffhausen, Basel, Donaueschingen, Freiburg im Breisgau, Offenburg, Karlsruhe u. s. w.

b. Von Norkschach.

Morgens 8 Uhr nach Chur, Mailand und ganz Oberitalien; nach St. Gallen und Zürich.

Vom 1. Juni an wird ein Nacht-Curs eingerichtet, der Abends 6 Uhr nach Chur, Mailand u. s. w., und Abends 7 Uhr nach Zürich abgehen wird.

c. Von Lindau.

Mittags zwischen 1 bis 2 Uhr nach Augsburg, München und von diesen Plätzen nach allen Richtungen Deutschlands.

3. Ueber das feste Land im Becken des Bodensees.

Von Ignaz Kogg.

Ein majestätisches, halbmondförmiges Gebirge, weltbekannt unter dem Namen der europäischen Alpen, trennt Italien von Deutschland. Es erhebt sich zweitausend und mehr Toisen über das Mittelmeer und glänzt mit seinen unvergänglichen Eis- und