

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

Artikel: Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein
Autor: Ruh, Max
Vorwort: Einleitung
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-584724>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.04.2026

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

Einleitung

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

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

I. Das Dampfbootprojekt J. C. Bodmers

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

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