

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

Artikel: Die ersten Dampfschiffe auf Untersee und Rhein
Autor: Ruh, Max
Kapitel: I: Das Dampfbootprojekt J.C. Bodmers
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: 18.04.2026

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 Rheinfluss, 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-

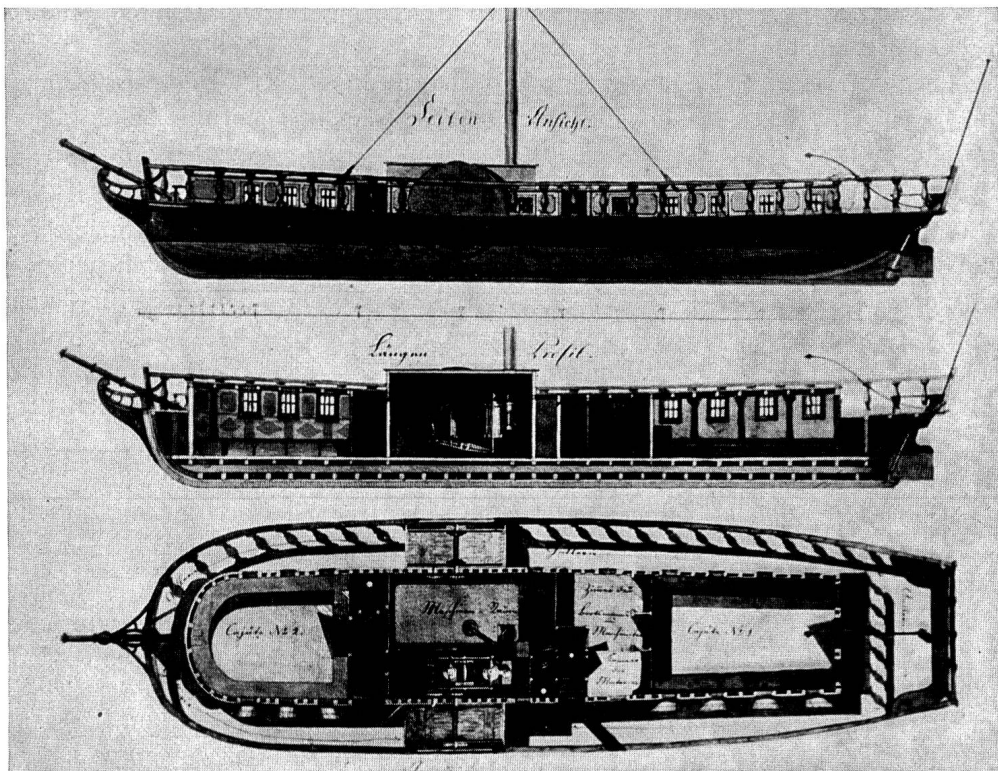
sien eine Spinnerei errichtete. Drei Jahre darauf versuchte er in Konstanz eine Konkurrenzfirma aufzubauen. Gleichzeitig trat er mit dem Schaffhauser Kaufmann Joh. Mich. Forster in Verbindung, um die von diesem erworbene Papierfabrik in den Mühlenen in eine Baumwoll-Spinnerei umwandeln zu helfen. In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

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

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

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

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



Dampfboot *Stephanie*
Reproduktion einer Photographie im Stadtarchiv Konstanz.

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

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

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