

# Einleitung

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen**

Band (Jahr): **21 (1969)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## 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-