

# "Meersburg hat wirklich etwas Zauberhaftes..." : zur Frühgeschichte des Fremdenverkehrs in Meersburg

Autor(en): **Grande, Brigitte**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **82 (1992)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947380>

## **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.

# «Meersburg hat wirklich etwas Zauberhaftes ...»

## Zur Frühgeschichte des Fremdenverkehrs in Meersburg

Brigitte Grande

«Meersburg hat wirklich etwas Zauberhaftes. Du musst notwendig kommen und sehen ...», schrieb die Dichterin Annette von Droste-Hülshoff 1844 in einem Brief.<sup>1</sup> Sie markierte damit nicht nur den Beginn der «Karriere» Meersburgs als Fremdenverkehrsstadt – der Fremdenverkehr begann hier tatsächlich in der Mitte des 19. Jahrhunderts – die Person der Droste steht gleichzeitig auch für die Motive der damals Reisenden, in Meersburg Station zu machen. Denn den Reisenden jener Epoche – vor allem Maler und Literaten – galten eine «zauberhafte», unberührte Natur und «Historie» in Form mittelalterlicher Bauwerke als ideale Reiseziele. In der Bodenseelandschaft einerseits, der Meersburger Stadtarchitektur andererseits fanden sie jene Anregung und Inspiration, die sie auf ihren Reisen suchten.

Literaten, Maler und Künstler waren die ersten Gäste des einstigen fürstbischöflichen Residenz-

städtchens. Anlass für diese erste touristische Entdeckung Meersburgs lieferte auch der Germanist Freiherr von Lassberg, der 1838 das fürstbischöfliche Alte Schloss erwarb, das von der Badischen Domänenverwaltung zum Kauf angeboten worden war. Für Lassbergs romantische, dem deutschen Mittelalter verbundene Sammelleidenschaft bot die Alte Burg das ideale Ambiente. Durch Lassberg kam nicht nur dessen Schwägerin Annette von Droste-Hülshoff nach Meersburg, durch ihn kamen auch die Gebrüder Grimm, Ludwig Uhland, Justinus Kerner oder Gustav Schwab: Meersburg entwickelte sich zum «Künstlertreff».

Ein Indiz dafür, dass sich ein literarisch interessiertes Publikum in Meersburg aufhielt, ist ein Theatersaal im Meersburger Rathaus, in dem regelmässig Vorstellungen gegeben wurden. Er bestand bis zu dem in den Jahren 1911/12 erfolg-

ten Umbau des Rathauses in den Räumen, in denen heute der Bürgermeister seines Amtes waltet.<sup>2</sup>

Auch gab es in jenen Anfangsjahren des Fremdenverkehrs schon zahlreiche Wirtschaften und Gasthöfe in der Stadt, die die Fremden teilweise auch zu längeren Aufenthalten beherbergten. Die Gastwirtschaften genügten allerdings nur «bescheidenen Ansprüchen».<sup>3</sup>

## Die Jahre im Abseits des Fortschritts

Dies ist kein Wunder, vergewagt man sich die damalige wirtschaftliche Lage der Stadt: Die Meersburger hatten andere Sorgen, als den Künstlern einen möglichst angenehmen Aufenthalt zu bieten. Solange Meersburg fürstbischöfliche Residenz war, hatte die Bürgerschaft von Hofhaltung und Handel profitiert. 1802/03, als im Zuge der Mediatisierung das Hochstift aufgehoben und der Besitz vom badischen Staat eingezogen wurde, war aus Meersburg gleichsam über Nacht ein kleines, bedeutungsloses Provinznest geworden. Eine staatliche Institution nach der anderen wurde von Meersburg wegverlegt: 1836 das Hofgericht für den Seekreis, 1842 die Bezirksprobstei, schliesslich 1857 das Grossherzoglich Badische Bezirksamt. Dieser politische Abstieg hatte wirtschaftliche Konsequenzen. Seit der Aufhebung des Amtsgerichtes, durch die «der städtische Verkehr abgenommen hatte», wird darüber geklagt, dass «ein eigentliches gewerbliches Leben in dieser Gemeinde nicht gedeihen will».<sup>4</sup> Vor allem zwei Entwicklungen bereiteten den Meersburgern wirtschaftliche Probleme. Einmal der allmähliche



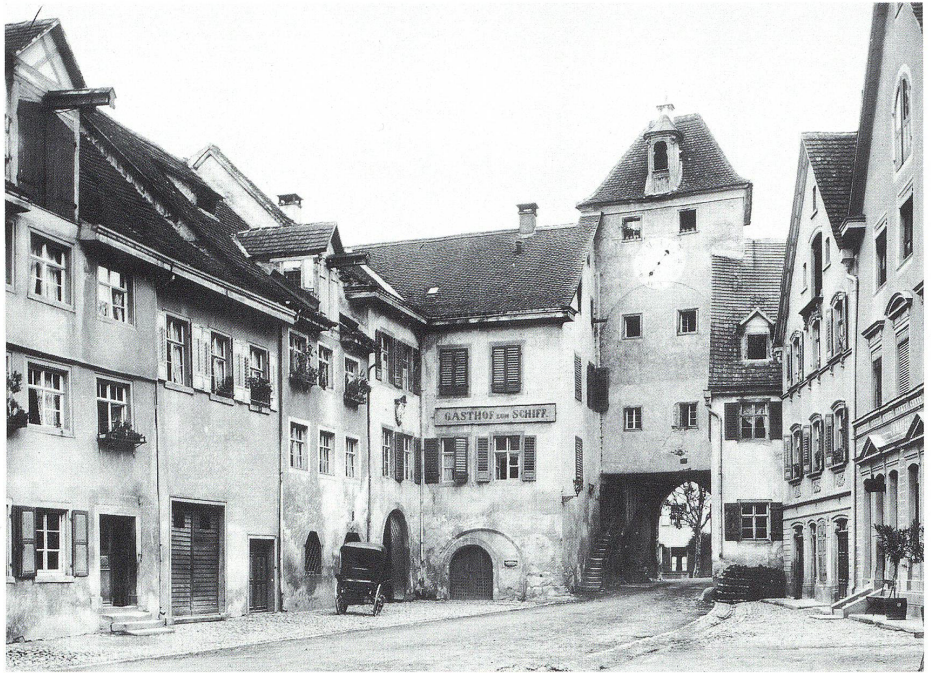
Der Gasthof zum Wilden Mann, direkt am Wasser gelegen, zählte zu den ältesten Meersburger Gasthöfen. Stadtarchiv Meersburg.

*Niedergang des Weinbaus*, der eine der wichtigsten Einnahmequellen der Kleinbauern und Winzer gefährdete.<sup>5</sup> Sie hatten in ihrer Mehrzahl ums Überleben zu kämpfen, und da sie «jeweils in der Reihe ordentlicher Weinjahre vorzugsweise auf Tilgung der verschiedenartigen Verbindlichkeiten Bedacht zu nehmen» hatten, «so kann von einem besseren Aufblühen der ökonomischen Zustände nicht viel Rede sein...»<sup>6</sup> So jedenfalls heisst es in den zeitgenössischen Ortsbereisungen,<sup>7</sup> die mit ihren akribischen Schilderungen ein sehr anschauliches Bild vom Zustand der Stadt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg vermitteln.

Als weiterer Grund für die stagnierenden wirtschaftlichen Verhältnisse wurden immer wieder die *schlechten Verkehrsanbindungen* Meersburgs genannt. Bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war – für den Warenhandel wie für den Personenverkehr – das Dampfschiff das wichtigste Verkehrsmittel. 1853 war in Meersburg am Grethaus deshalb ein neuer Hafen gebaut worden.<sup>8</sup> Nur wenige Jahre später jedoch eroberte die Eisenbahn die Seegegend. Schon 1847 hatte die erste Eisenbahnlinie Friedrichshafen erreicht. Die Anbindung des Sees an das überregionale Eisenbahnnetz erforderte die Koordinierung von Bahn und Dampfschiff. Verkehrsknotenpunkte wurden nun Städte mit einem Bahnhof direkt beim Hafen. Meersburg – nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen – geriet dadurch immer mehr ins Verkehrsabseits. Hatten noch bis in die fünfziger Jahre direkte Schiffsverbindungen nach Konstanz, Friedrichshafen oder Rorschach bestanden, so gab es im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts nur noch eine direkte Anbindung nach Konstanz.<sup>9</sup> Die Klagen darüber, dass die unzureichenden Verkehrsverhältnisse jeden wirtschaftlichen Aufschwung verhinderten, häuften sich. Bis 1883 gab es keine Seestrasse entlang der Unterstadt, der Weg zur Hahnenau war so schmal, dass er nicht einmal von Fuhrwerken befahren werden konnte.<sup>10</sup>

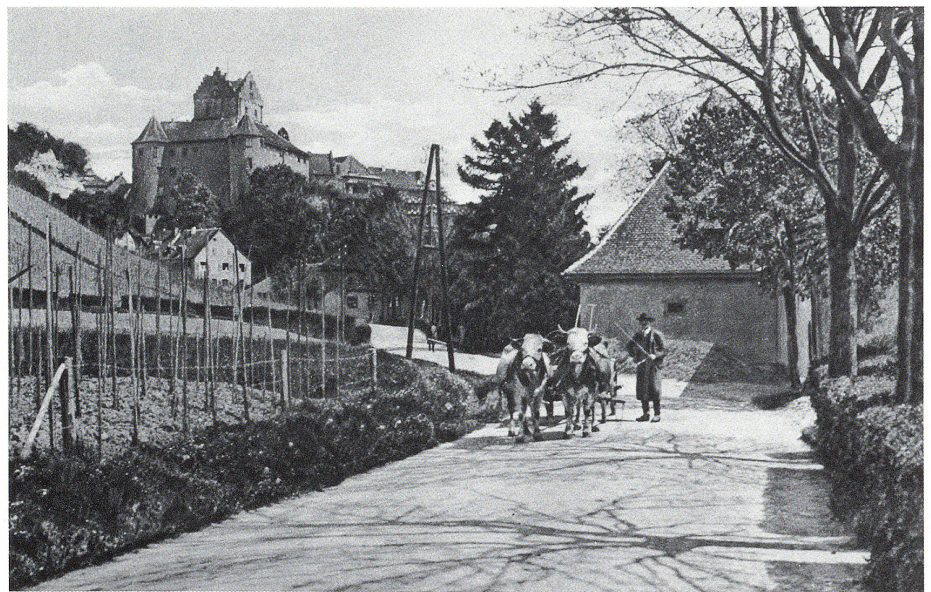
Den grössten Erfolg für eine «aufblühende Gemeinde»<sup>11</sup> hatten sich die Meersburger deshalb von der Verlängerung der Bahnlinie von Unteruhldingen nach Meersburg versprochen. Diese Verbindung war bereits vom Landtag genehmigt, dann aber als zu teuer befunden und doch nicht gebaut worden.<sup>12</sup>

Die Eisenbahn also ging an Meersburg vorbei – und damit der wirtschaftliche Aufschwung, denn ohne gute Verkehrsanbindung war auch keine industrielle Entwicklung möglich. Meersburgs einziger Industriebetrieb, die 1846 gegründete Maschinenweberei im Burggraben mit ca. 100 Arbeiterinnen und Arbeitern, war immer wieder vom Konkurs bedroht, wechselte häufig ihre Besitzer und brannte schliesslich 1902 ab. 1910 wurde sie ausserhalb der Stadt wieder aufgebaut. Sie



Die Unterstadtstrasse um 1900. Das Landstädtchen präsentiert sich noch ohne touristischen Putz, das Fachwerk ist noch nicht für die Fremden freigelegt, auch Stadttor und Turmuhr scheinen restaurationsbedürftig. Stadtarchiv Meersburg.

Eine Aufnahme aus der Vorkriegszeit (1913) zeigt die noch fast gänzlich unbelebte Strasse nach Unteruhldingen. Stadtarchiv Meersburg.



prosperierte nicht: «Sie hat sich unseren Wahrnehmungen nach in der letzten Zeit nicht ausgedehnt und würde wohl, wenn es möglich wäre, ihren Sitz lieber von Meersburg wegverlegen. Meersburg ist kein Platz, wo die Industrie heimisch werden kann.»<sup>13</sup>

So stand es um die Jahrhundertwende mit dem Wirtschaftsleben, dem Handel und dem Gewerbe mehr schlecht als recht. Für das Gros der Meersburger reichte das Erwirtschaftete zum Überleben, erlaubte aber keinerlei Veränderungen.

## Ein dorffähnliches, totes Landstädtchen ...

Meersburgs äusseres Erscheinungsbild stellte sich dementsprechend dar. Die Spuren der bäuerlichen und handwerklichen Arbeit waren überall zu sehen (und zu riechen!): Misthaufen, Holzbeigen, rennende Hühner und von Kühen gezogene Futtermittel gehörten zum alltäglichen Strassenbild. Die Strassen und Plätze waren nur bekiest, so dass bei anhaltendem Regen oder Gewittern oft die ganze Steigstrasse unterspült war.<sup>14</sup>


Während anderswo in Deutschland das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts durch Verkehrsrevolutionisierung und Industrialisierung gekennzeichnet ist und in den Gründerjahren beim industriellen Bürgertum Kur- und Badeurlaub in Mode kommen, während «in den älteren Ferienorten am See ein starkes Anschwellen des Fremdenstroms zu beobachten ist»<sup>15</sup> und in Konstanz, Lindau, Friedrichshafen, Bregenz oder Rorschach Stadt- und Kurgärten angelegt, Kursäle, Hafenanlagen, Badeanstalten und Promenaden gebaut werden, während in diesen Städten Hotels in Bahnhof- und Hafennähe gebaut werden, die sich teilweise sogar «in Architektur und Dimensionen (...) an die grossen Palasthotels der bedeutenden europäischen Fremdenzentren anlehnen»,<sup>16</sup> lässt in Meersburg «die Reinlichkeit der Ortstrassen zu wünschen übrig»,<sup>17</sup> muss die Seebadeanstalt 1876 geschlossen werden, weil «sie sich seit längerer Zeit in einem sehr bedenklichen Zustand befand». Meersburg konnte nicht mit den eleganteren, kapitalkräftigeren Orten am See um die Gäste aus dem Bürgertum konkurrieren: Misthaufen, offene Abflussrinnen und umständliche Verkehrsanbindungen vertrugen sich schlecht mit den Ansprüchen dieses betuchten bürgerlichen Publikums. Wohlhabende Familien, die sich mit ihrer Dienerschaft zur Sommerfrische am See aufhielten, waren in Meersburg in jenen Jahren sehr selten zu sehen.

## ... Reiseziel für Touristen mit «bescheidenen Ansprüchen»

Meersburg blieb aber Reiseziel für die Touristen mit «bescheidenen Ansprüchen»; durch sie erlebten die Wirtschafter «namentlich zur Sommerzeit» weiterhin «guten Zuspruch». Dem Beispiel anderer Orte folgend, bemühten sich auch die Meersburger – im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten – um die «Verschönerung der Stadt und ihrer Umgebung»: 1872 gründete sich ein Verschönerungsverein,<sup>20</sup> erster Ausdruck des Bemühens, das badische Landstädtchen in einen Fremdenverkehrsort zu wandeln. Der Verschönerungsverein bemühte sich um die «Herstellung und Unterhaltung von Anlagen, Wegen und Ruheplätzen an geeigneten Punkten», die «Anregung und Förderung wünschenswerter Verbesserungen und Verschönerungen bei Behörden und bei privater Seite» und überwachte «bereits ausgeführte Anlagen jeder Art». Die jährlichen Kasensberichte<sup>22</sup> des Vereins führen akribisch auf, was der Verein in die Wege leitete: Er liess Parkbänke und Wegweiser aufstellen, Bäume und Sträucher pflanzen, schuf Aussichtspunkte, veröffentlichte ein Alpenpanorama<sup>23</sup> und Fremdenverkehrsprospekte. Im Meersburger Stadtarchiv sind darüber hinaus Pläne, Skizzen und Zeichnungen von vielen geplanten, aber nie realisierten Vorhaben erhalten geblieben, die von der Phantasie und vom Ehrgeiz der damaligen Vereinsmitglieder erzählen: im See versenkbare Springbrunnen<sup>24</sup> oder ein kunstvoll gestalteter Pavillon für eine Parkanlage.<sup>25</sup> Doch diese Pläne mussten letztendlich an den begrenzten finanziellen Mitteln scheitern.

Nach und nach verbesserten sich die Verkehrsverhältnisse – 1873 wurde die Seestrasse aufgeschüttet, 1888 die Strasse nach Baitenhausen, 1893 die Seestrasse nach Hagnau und 1895 schliesslich die Landstrasse nach Markdorf erweitert.<sup>26</sup> Auch «zur Verbesserung der öffentlichen Reinlichkeit, soweit sie in der eng gebauten Stadt möglich ist», geschah einiges durch «Verlegen bzw. bessere Verwahrung der Dungstätten, Rinnenpflasterung und Verbesserung der Abtritte ...»<sup>27</sup> Die Stadtverwaltung selbst wurde aktiv, überliess die Bemühungen um den Fremdenverkehr nicht länger einem Privatverein und gründete 1912 den Kur- und Verkehrsverein.<sup>28</sup> Auch engagierte sie sich im selben Jahr noch einmal dafür, die Eisenbahn von Unteruhldingen nach Meersburg zu verlängern – aber der Erste Weltkrieg beendete diese Hoffnung.<sup>29</sup>

Trotz aller Bemühungen konnte Meersburg nicht mit der sich anderswo vollziehenden raschen wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und baulichen Entwicklung Schritt halten; zu den notwendigen Investitionen für eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung und wirklichem Fort-

	
<b>Jahres- u. Kassenbericht für das Jahr 1909 und Voranschlag für 1910.</b>	
<b>Zugleich Einladung zu der am 25. februar 1910, abends 8 Uhr im „Gasthaus z. Wildenmann“ statt- findenden Mitgliederversammlung.</b>	
<b>I. Mitgliederstand und Verwaltungsrat.</b>	
1. Ehrenmitglied: Herr Prof. F. S. Meyer, Karlsruhe: . . . . .	1
2. Stand der Mitglieder am 1. Januar 1909 . . . . .	116
Neueingetretene: . . . . .	34
	151
Ausgeschieden: a. durch Wegzug: . . . . .	4
b. freiwillig: . . . . .	7
c. durch Tod: . . . . .	2
	13
Stand der Mitglieder am 1. Januar 1910 . . . . .	138
Darunter Auswärtige: . . . . .	13
3. Derzeitiger Verwaltungsrat:	
a. Vorstand: C. Flink.	
Stellv. Vorstand: H. Herr.	
b. Rechner: F. Benz.	
c. Schriftführer: H. Ehringer.	
d. Beiräte: D. Aschenbrenner, E. Bödigher, Bürgermeister Hämmerle, M. Maier, Z. Marschall, Dr. J. Müller, O. Pfeifer, J. B. Zamponi.	

Mit der Gründung des Verschönerungsvereins begann der Ausbau der Fremdenstadt. Stadtarchiv Meersburg.

schrift fehlte das Kapital. Bis zum Ende des Kaiserreiches blieb Meersburg ein «dorffähnliches, totes Landstädtchen»,<sup>30</sup> das im «Abseits des Fortschritts vor sich hindämmerte und dessen Architektur noch immer wie zu Zeiten der Fürstbischöfe aussah.

## Meersburg wird Fremdenverkehrsstadt

Wenige Jahre später freilich, als sich in den zwanziger Jahren in ganz Deutschland die Anfänge des modernen Massentourismus ankündigten, als die verbesserte Freizeit- und Urlaubsgesetzgebung der Weimarer Republik eine «Demokratisierung des Reisens» ermöglichte<sup>31</sup> und demzufolge «ganz Deutschland unterwegs» war,<sup>32</sup> kamen die Fremden in Scharen nach Meersburg. Die Gasthöfe waren nun täglich besetzt, und im Meersburger Gemeindeblatt konnte man damals lesen: «Aus norddeutschen Städten, von allen grossen Industriepätzen und aus der Reichshauptstadt richtet sich ein ununterbrochener Strom von Kurgästen an



den Bodensee; unser Städtchen ist plötzlich so überlaufen, wie früher die berühmten Fremdenorte der Schweiz und des Südens.»<sup>33</sup>

Damit beginnt die eigentliche, von nun an sehr steile «Karriere» Meersburgs als Fremdenverkehrsstadt; der nicht mehr abbreisende Strom von Gästen sorgte für die notwendige wirtschaftliche Schubkraft. Die zwanziger Jahre wurden zu Jahren eines dynamischen Wandels: Innerhalb von wenigen Jahren wurde Meersburg elektrifiziert, kanalisiert, asphaltiert und modernisiert; die Zahl der Fremdenbetten steigerte sich von Jahr zu Jahr, die Einrichtung der Bodenseefähre 1928 bedeutete die lang ersehnte gute Verkehrsanbindung, und seit 1934 konnte Meersburg stolz mit dem «modernsten Strandbad am See» werben. In den dreissiger Jahren sorgte der Nationalsozialismus mit seinen «Kraft-durch-Freude-Reisen» für immer neue Massen von Gästen in der Stadt.<sup>34</sup> Sie alle kamen – wie einst die Droste –, angezogen von der malerischen, mittelalterlich anmutenden Architektur, die damals wie heute die Sehnsucht «fortschrittsgeschädigter» Zeitgenossen nach der vermeintlich guten alten Zeit zu befriedigen half.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach Meersburgs «Fremdenverkehrskarriere» nur für wenige Jahre; in den fünfziger und sechziger Jahren wurde der Fremdenverkehr endgültig zur Ersatzindustrie. Bis heute dominiert er das wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Leben des Bodensee-städtchens.

Seinem architektonischen Charme haben die Touristenmassen, die Meersburg Sommer für Sommer in Besitz nehmen, nichts anhaben können – wohl aber der Qualität menschlichen Zu-

sammenlebens in der Stadt. Die Bewohner haben lernen müssen, dass der wirtschaftliche Wohlstand, den die florierende Fremdenverkehrswirtschaft ihnen brachte, zwei Seiten hat: nicht nur wirtschaftlichen Gewinn, sondern auch Verlust an Identität und Lebensqualität; nicht nur Nutzen, sondern auch soziale und ökologische Kosten; nicht nur Erleichterung, sondern auch Belastung.

Den Meersburgern bleibt zu wünschen, dass sie drohende Auswüchse des Fremdenverkehrs erkennen und bremsen – auch auf Kosten weiterer wirtschaftlicher Zuwächse. Nur wenn ihnen das gelingt, wird noch lange gelten: «Meersburg hat wirklich etwas Zaubhaftes ...»

#### LITERATUR:

- GRAMM, Brigitte, 1988: Meersburg. Von der Bischofsresidenz zur Fremdenverkehrsstadt. Konstanz.  
 KNEBEL, H. Joachim, 1960: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart.  
 STAIGER, FRANZ XAVER KONRAD, 1861: Meersburg am Bodensee. Konstanz.  
 TRAPP, Werner, 1986: Von der Bildungsreise zum modernen Massentourismus. Skizzen zu einer Geschichte des Fremdenverkehrs am Bodensee. In: Rorschacher Neujahrsblatt, 76. Jg., 1986, S. 11–25.  
 ZANG, Gert, 1986: Randwelten – Wie ein dörflicher Strukturumbruch Lebensläufe und diese Lebensläufe den Strukturumbruch beeinflusst haben. In: K. M. Schmals / R. Voigt (Hrsg.), Krise ländlicher Lebenswelten. Frankfurt / New York, S. 91–132.

Um 1900 hatte der Fremdenverkehr in Meersburg noch fast beschauliche Dimensionen, wie diese Aufnahme des Hafens zeigt. Ende der zwanziger Jahre hingegen hatten sich die Verhältnisse grundlegend geändert: bei 1800 Einwohnern registrierte man 250 000 Besucher im Jahr! Stadtarchiv Meersburg.

#### ANMERKUNGEN:

- 1 Brief an August v. Haxthausen vom 2. August 1844.
- 2 Stadtarchiv Meersburg, Akte 438.
- 3 Ortsbereisungsprotokoll 1913, S. 43.
- 4 Ortsbereisungsprotokoll 1867, S. 12.
- 5 Vgl. hierzu Gramm 1988, S. 25.
- 6 Ortsbereisungsprotokoll 1867, S. 7.
- 7 Ortsbereisungsprotokolle wurden alle paar Jahre im Bezirksamt nach einem Ortstermin erstellt. Sie sind im ehemaligen badischen Gebiet eine wichtige Quelle zur Ortsgeschichte.
- 8 Staiger 1861, S. 76 ff.
- 9 Ortsbereisungsprotokoll 1875, S. 8.
- 10 Ortsbereisungsprotokoll 1867, S. 15.
- 11 Ortsbereisungsprotokoll 1871, S. 1.
- 12 Vgl. hierzu Zang 1986.
- 13 Ortsbereisungsprotokoll 1913; S. 42.
- 14 Vgl. Gramm 1988, S. 27 ff.
- 15 Trapp 1986, S. 14.
- 16 ebd.
- 17 Ortsbereisungsprotokoll 1865, S. 13.
- 18 Ortsbereisungsprotokoll 1886, S. 3.
- 19 Ortsbereisungsprotokoll 1875, S. 3.
- 20 Gründungsprotokoll des Verschönerungsvereins, Stadtarchiv Meersburg, Akte 2241; Ortsbereisungsprotokoll 1873, S. 4.
- 21 Gründungsprotokoll von 1872, vgl. Anm. 20.
- 22 Materialien zum Verschönerungsverein, Stadtarchiv Meersburg.
- 23 Stadtarchiv Meersburg, Alpenpanorama von 1878.
- 24 Stadtarchiv Meersburg, Akte 2239.
- 25 ebd.
- 26 Ortsbereisungsprotokoll 1896, S. 20.
- 27 Ortsbereisungsprotokoll 1896, S. 20.
- 28 Ortsbereisungsprotokoll 1913; S. 4.
- 29 Wilde 1985, S. 11.
- 30 Ortsbereisungsprotokoll 1904, S. 5.
- 31 Knebel 1960, S. 38 f.
- 32 Trapp 1986, S. 17.
- 33 Meersburger Gemeindeblatt 1919, Nr. 4.
- 34 Vgl. Gramm 1988, S. 39–56.