

# Ein Luftschiff über dem König vor dem Alpenpanorama : Friedrichshafen als Kurort und Fremdenstadt vor dem Ersten Weltkrieg

Autor(en): **Kuhn, Elmar L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

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

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947381>

## **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.

# Ein Luftschiff über dem König vor dem Alpenpanorama

## Friedrichshafen als Kurort und Fremdenstadt vor dem Ersten Weltkrieg

Elmar L. Kuhn

Beim Start zur 24-Stunden-Fahrt des «Zeppelin» am 5. August 1908, so berichtet die «Schwäbische Kronik», nahm «der Menschenstrom in Friedrichshafen ... fast beängstigende Formen an. Die Gasthöfe sind dermassen überfüllt, dass viele Gäste froh sind, wenn sie ein Matratzenlager in irgendeiner Wirtsstube bekommen können. In allen verfügbaren Räumen sind Betten aufgeschlagen. Dennoch zählt die Masse derjenigen, die gezwungen sind, wieder abzureisen und in benachbarten Orten Quartier zu suchen, nach Dutzenden ... In der Bucht von Manzell ... hat man schon manches von Menschenansammlungen erlebt, ein derartiges Zusammenströmen von Menschenmassen aller sozialen Schichten, wie heute, ist aber doch noch nie gesehen worden. Das Ufer bei Manzell, und zwar weit bis nach Friedrichshafen zu, ist zum reinen Feldlager geworden. Zu Fuss, mit dem Rade, im Automobil, sind sie zu Tausenden herbeigeeilt, um dem Bezwingen der Lüfte zum Willkommen ihren Huldigungsgruss darzubringen. Seit dem frühen Morgen hat man sich häuslich-niedergelassen ... fliegende Wirtschaften haben sich etabliert und machen brillante Geschäfte ... draussen auf der Reede liegt wohl ein Dutzend Dampfer».<sup>1</sup>

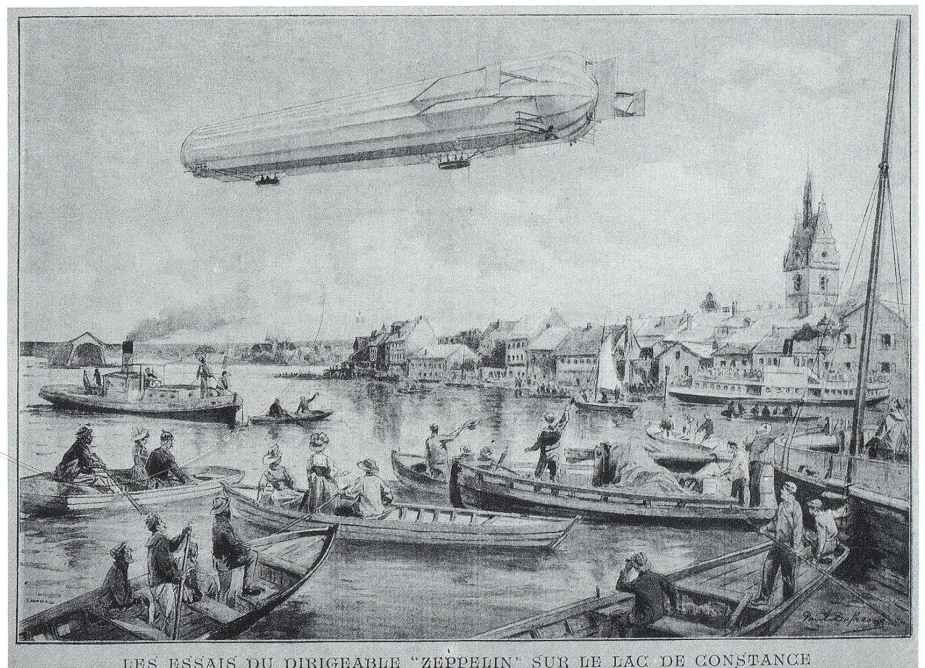
Dieses Stimmungsbild von einem Sommertag des Jahres 1908 kommt gewiss den Vorstellungen entgegen, die wir gemeinhin mit Friedrichshafen verbinden. Zweifelsohne hat der Aufstieg des ersten Zeppelin-Luftschiffs am 1. Juli 1900 und die rasante Entwicklung des Luftschiffbaus in den darauffolgenden Jahren der Karriere Friedrichshafens als Fremdenstadt schon vor 1914 eine Dynamik verliehen, die mit keiner anderen Stadt am Bodenseeufer vergleichbar ist. Die Geschichte von Friedrichshafen als Kurort, als «Bad» und als Fremdenstadt jedoch mit dem «Zeppelin» schlechthin zu identifizieren, hiesse, einem Klischee aufzusitzen. Fremde kamen nach Friedrichshafen, lange bevor das technische Faszinosum in der Bucht von Manzell Furore machte. Warum? Was suchten, was fanden sie hier?

### Das touristische Kapital oder: Motive für einen Aufenthalt in Friedrichshafen

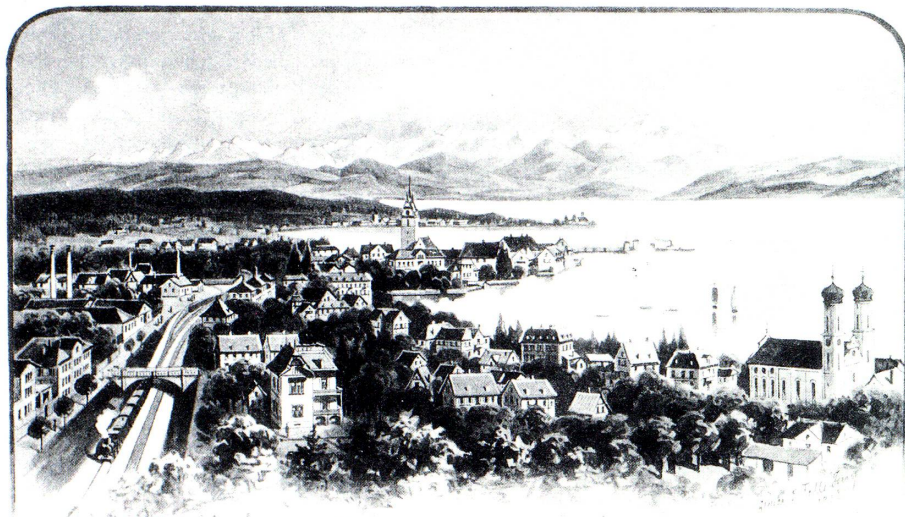
In einem waren sich die Bodensee-Reiseführer des 19. Jahrhunderts einig – das Stadtbild lohnte einen Besuch Friedrichshafens nicht. Den Engländern wurde es schonend beigebracht: «the appearance of Friedrichshafen is not striking»<sup>2</sup> Auch die Urteile anderer Autoren, welche die Stadt als «sehr schlecht gebaut, klein mit schmutzigen Gassen»<sup>3</sup> oder gar als «kleines Mazedonien» schilderten,<sup>4</sup> und die der «eng und unregelmässig gebauten Altstadt» attestierten, sie biete «überhaupt wenig Sehenswertes dar»,<sup>5</sup> waren kaum dazu angetan, Fremde in nennenswerter Zahl zu einem längeren

Aufenthalt zu bewegen. Stereotyp wiederholen die Reiseführer die Charakterisierung als «Hauptspeditionsplatz», die sich schon in der ersten Beschreibung des Bodensees von 1783 findet. Dieses Prädikat verdankte die 1811 aus der alten Reichsstadt Buchhorn und dem aufgelösten Priorat Hofen neu gegründete Stadt Friedrichshafen vor allem der Politik der württembergischen Regierung, welche die Stadt planmässig und zielstrebig zum wichtigsten Handels-, Speditions- und Umschlagplatz am Bodensee für den Verkehr nach der Schweiz und nach Italien ausgebaut hatte. 1824 verkehrte von Friedrichshafen aus das erste regelmässig fahrende Dampfschiff auf dem Bodensee, 1847 hatte Friedrichshafen als erste Stadt am See die Eisenbahn, 1869 bereits den Trajektverkehr. Dies blieb nicht ohne Einfluss auf das Stadtbild: Die Front zum See und zum ab 1851 ausgebauten Hafen wurde durch den riesigen langgestreckten einfachen Baukörper des Salzstadels bestimmt. An ihn lehnte sich östlich der Hafenbahnhof an, in den Jahren 1850–1885 nur ein «einfacher Holzschuppen». Der dann errichtete Neubau von 1885/86 wurde schon damals als «Holzhaufen» und «Hütte» verspottet, bestand als «Provisorium» aber bis 1933.<sup>6</sup> Die Häuser der Neustadt kamen in der Regel besser weg, doch galten auch sie als «keine architektonische Schön-

Das Luftschiff über Friedrichshafen. Illustration aus «Petit Parisien» 1908/09. Privatbesitz.







Friedrichshafen.

Ansichtskarte mit Blick von Südwesten.  
Kreisarchiv Bodenseekreis.

heiten».7 Noch 1897 wird der «Eindruck des Unfertigen, Unzulänglichen, welcher der Friedrichstrasse anhaftet»,<sup>8</sup> bemängelt. Die Reiseführer hatten Mühe, selbst hier, im vornehmen Westen, wenigstens einige bemerkenswerte Villen aufzuzählen. Genannt wurden insbesondere immer wieder die Villen Taubenheim (K. Württ. Oberstallmeister 1805–1894), Mittnacht (Württ. Ministerpräsident 1876–1900) nördlich des Schlosses und später Bühler (Hofrat und Reichs-

Friedrichshafen, nach der Natur gezeichnet von Gerstmayer, Lithographie um 1850. Privatbesitz.



tagsabgeordneter, gest. 1892) in der heutigen Uferanlage. Sonst stachen im 19. Jahrhundert nur noch das Hotel «Deutsches Haus» und als einziges öffentliches Gebäude der Stadtbahnhof hervor.

Auch der heute als so malerisch empfundene Abschluss der Bucht nach Osten durch die Schlosssilhouette beeinflusste das Urteil über das Stadtbild erst in diesem Jahrhundert.

Was dem Stadtbild, der durchaus gepriesenen «ungemein schönen Lage» und auch dem Etikett «allerliebster Sommeraufenthalt des württembergischen Königshauses» zunächst nicht gelang, schaffte die Eisenbahn: «Es sind erst wenige Jahre her, dass die Südbahn uns den Bodensee leicht zugänglich gemacht hat, und schon wimmelt es während der günstigen Jahreszeit in dieser, sonst von den Reisenden so vernachlässigten Gegend, von Besuchern aller Stände und Länder. Was der erhabenen Natur des Bodensees und seinen Umgebungen, selbst im Vereine mit der Muse unseres unsterblichen Schwab ... nicht möglich war, sich diejenige gerechte Anerkennung zu verschaffen, die ihm vor so manchem viel besuchten Punkte gebührt, das hat in kurzer Zeit der Dampf bewirkt. Friedrichshafen ist der Hauptstapelplatz der Naturgenuss oder Erholung suchenden Reisenden eines grossen Teiles von Süddeutschland geworden.»<sup>9</sup>

Die Friedrichshafener nutzten die Situation umgehend: «Es strömten in den Jahren 1850 bis 1853 zahllose Fremde nach Friedrichshafen und die Wohnungen waren sehr begehrt und stiegen im Preise ... Friedrichshafen kam in den Ruf der Teuerung, litt dadurch an Zuspruch von Touristen.»<sup>10</sup> Doch die Konjunktur hielt zunächst an, und die Hoffnungen wurden rasch unbescheiden, diverse Reiseführer meinten gar, Friedrichshafen könne ein «zweites Interlaken» werden, und ein billigeres noch dazu.

Bis in die siebziger Jahre kam die «Schwäbische Kronik» in ihren regelmässigen Berichten über die Friedrichshafener Sommersaison kaum ohne die Worte «Aufschwung» und «Zunahme» aus. Doch 1878, als die «rasch zunehmende Frequenz, die gegenwärtige Überfüllung der meisten schon vorhandenen und das Auftauchen immer neuer Etablissements» gepriesen wurde,<sup>11</sup> war der Wendepunkt schon gekommen. Die Übernachtungszahlen der achtziger Jahre fielen hinter die von 1850 zurück. 1897 wurde beklagt, dass «die Zahl der Kurgäste seit 25 Jahren sich vermindert hat» und «die grösseren ... vornehmeren Hotels bis auf eines verschwunden sind», auch wenn «die Zahl der Durchreisenden schwerlich abgenommen habe».<sup>12</sup> Freilich war von diesem Rückgang nicht nur Friedrichshafen betroffen, der Bodensee insgesamt war als Reiseziel aus der Mode gekommen. Waren in den siebziger Jahren noch eine ganze Reihe von Reiseführern über den See erschienen,



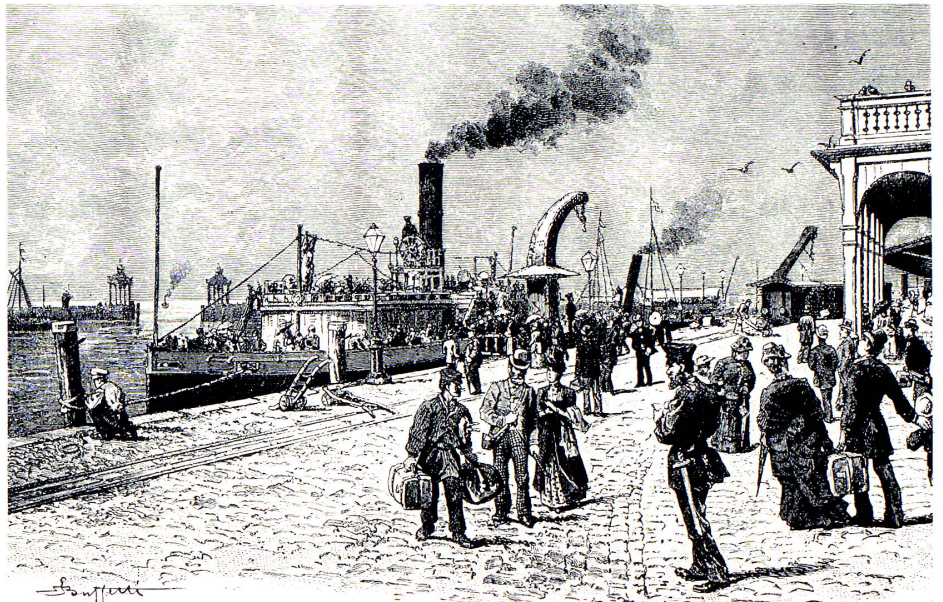
so ist vorläufig für die Jahre zwischen 1881 und 1900 keine Neuerscheinung nachweisbar. Doch damit war auch schon der Endpunkt dieser wohl mit der allgemeinen Depression der Jahre 1873–1896 zusammenhängenden Rückschläge erreicht. Schon 1898 fing Friedrichshafen wieder an, «auch für grössere Massen ein für länger andauernden Sommeraufenthalt erstrebenswertes Reiseziel zu werden», und «noch nie war der Verkehr des durchreisenden Publikums ein so ausgehnter».<sup>13</sup>

Ein Artikel in der Fremdenverkehrs-Werbzeitschrift «Bodensee und Rhein» nennt uns drei wichtige Faktoren für diesen Aufstieg, der Friedrichshafen «zu einer bevorzugten Stätte am Bodensee ... aufleben liess»: Natur und Verkehrslage, Residenz und Zeppelin. Betrachten wir diese etwas näher.

*«Was die Natur selbst dem herrlichen Fleck Erdboden alles geschenkt hat ...»*

«So unbestritten auch Konstanz den ersten Rang unter den Städten des Bodenseufers einnimmt, so sehr Bregenz im Aufschwung begriffen und Lindau als alte Inselstadt weit bekannt ist, so bleibt doch Friedrichshafen nicht nur unter allen Uferpunkten derjenige, von welchem der Blick in die Alpenwelt der umfassendste ist, sondern der See selbst macht von hier aus auch den grossartigsten Eindruck! Wie dieser Reiseführer von 1887 unterliess kaum ein Autor den Preis der schönen Aussicht. Der Vergleich mit Lindau fällt in diesem Punkt stets zugunsten von Friedrichshafen aus.

Als weiteres Plus galt nun die verkehrsmässige Zentralität, die ein Führer von 1913 fast in einem Zuge mit der «herrlichen Lage» nennt: «Die Ruhe und Schönheit einer grossen Natur muss hier nicht ... erkaufte werden durch ein umständliches Reisen mit langsamen Lokalzügen und teuren Stellwagen. Nicht weniger als 20 Eil- und Schnellzüge, 70 Personenzüge und Motortriebwagen sowie 64 Dampfboote laufen auf der Station Friedrichshafen täglich aus und ein.»<sup>14</sup> Die Stadt besass zwei Bahnhöfe, auf dem Hafenhof war ein unmittelbarer Übergang von der Bahn auf das Schiff möglich. Die amtliche Oberamtsbeschreibung von 1915 fasst diese Vorzüge knapp zusammen: «Friedrichshafen ... hat eine der schönsten Lagen am See. Es hat vor den anderen Seestädten die zentrale Lage voraus, es hat den gewaltigen Gebirgszug der Ostschweizer und Vorarlberger Alpen vor sich, es hat um und hinter sich ein fruchtbares Vorland, es ist Endpunkt einer württembergischen Hauptbahn, es ist in steigender Entwicklung begriffen.»<sup>15</sup>



Szene am Hafen. Holzstich von J. Weber, 1887. Stadearchiv Friedrichshafen.

*«Die Landesherren haben das Aschenbrödel zu einer Prinzessin gemacht ...»*

Zu dieser «steigenden Entwicklung» hatte auch mehrfach das württembergische Königshaus beigetragen, ganz unmittelbar förderte die königliche Familie durch ihre regelmässigen Sommeraufenthalte im Schloss den Fremdenverkehr. Deutlich sprach es die «Schwäbische Kronik» aus:

Kaiser Franz Joseph von Österreich besucht König Wilhelm II. von Württemberg in Friedrichshafen, 1909. Landesbildstelle Württemberg, Stuttgart.





«Der Sommeraufenthalt des königlichen Hofes ..., durch welchen allein schon ein reges Leben in der Stadt seinen Einzug hielt»,<sup>16</sup> und in seinen Jubelworten bringt es das offizielle Touristikorgan auf den knappen Nenner: «In der Königsstadt Friedrichshafen haben wir nun Hochsaison: der königliche Hof ist da! Glückliches Friedrichshafen!»<sup>17</sup> Ironischer sieht es der Pfarrer Hansjakob aus dem benachbarten Hagnau, der sich mokiert: «Im Kurhaussaal war die grosse Welt vom Hofe versammelt zu einem Konzert und die grosse Welt vom Hofe war damals gross. Die «Saison» hatte begonnen, es waren manche Stuttgarter da, bessere Bürger, Bürger und solche Leute, denen der Atem ausgeht, wenn der Hof die Residenz verlässt und die deshalb dem Hof nachreisen, in Friedrichshafen die Kur gebrauchen und gesund bleiben, wenn sie nur jeden Tag einen Hofkavalier oder einen Kammerdiener oder faute de mieux ein Pferd vom königlichen Gestüt sehen.» Weilte der Hof im Schloss am See, meldeten sich fast täglich hochrangige Gäste zur Audienz: Minister, Gesandte, Generäle, Offiziere, Präsidenten, Kammerherren, Fürsten und Barone. Aber auch über die Friedrichshafener Gäste ohne offizielle Mission wusste der König genau Bescheid. Jeden Morgen hatte ihm die Hafendirektion die Liste der in der Stadt Nächtigenden vorzulegen, und der eine oder andere Feriengast «von Stand» hatte dann die Ehre, zur königlichen Tafel «gezogen» zu werden.<sup>18</sup>

### «Was die Luftschiffe des genialen Mannes für Friedrichshafen zu bedeuten haben ...»

Die dritte Hauptattraktion der Stadt, die seit 1900 zu beobachtenden Luftschiffe, verschafften Friedrichshafen endlich eine Sensation, die auch ungekrönte Häupter in Massen anzog, und mit der andere Orte am See nicht mehr konkurrieren konnten. «Wieviel tausend Deutsche und Ausländer mögen schon dieses Ballons wegen dem früher so stillen Städtchen zugepilgert sein?»<sup>19</sup>

Der stets besonnte Ausblick auf See und Alpen, der Anblick des heimischen Königs paares und – nach 1900 – ein stolzes Luftschiff zur Krönung der Szene: Das erhoffte sich der Feriengast in Friedrichshafen, mehr konnte ihm kein Aufenthalt in einer anderen Bodenseestadt bieten.

Doch: Wer kam in jenen Jahrzehnten überhaupt nach Friedrichshafen, woher kamen die Fremden, wo wohnten und logierten sie?

## Ausflügler und Kurgäste – Wer kam nach Friedrichshafen?

Wir unterscheiden heute Kurzzeit- und Langzeit-, oder Ausflugs- und Aufenthaltstourismus mit je unterschiedlichen Bedürfnissen und Auswirkungen. Beides wird schon in einem der ersten Berichte über den Friedrichshafener Fremdenverkehr unterschieden: «In der Regel (war) ihr Aufenthalt früher von kurzer Dauer, und erst im Laufe dieses Jahres sehen wir eine Neuerscheinung, nämlich eine nicht unbedeutende Anzahl von Badegästen, welche längere Zeit unter uns weilen.»<sup>20</sup> An Ausflüglern und Durchreisenden mangelte es in Friedrichshafen seit dem Eisenbahnanschluss nie mehr. Am stärksten traten die Ausflügler aus dem württembergischen Ober- und Unterland in Erscheinung, die an schönen Sommerwochenenden die Stadt geradezu überschwemmt. Beliebt war Friedrichshafen in den Jahren nach 1880 besonders als Ziel von Vereinsausflügen, als Tagungsort, sei es nun der ober-schwäbischen Turner, der Bodenseefeuerwehrlaute oder der württembergische Verkehrsbeamten, Tagungen, deren Höhepunkt es war, wenn die Teilnehmer oder wenigstens eine Delegation dem König ihre Huldigung vorbringen konnten, und sei es nur durch den Pfiff oder die Sirene des Dampfers bei der Vorbeifahrt am Schloss. Als einen gewissen Indikator für die Entwicklung des Ausflugsverkehrs wird man die Personenbeförderungszahlen der württembergischen Bodenseeschiffahrt benutzen können. Sie übertrafen die 50000er Marke erst nach 1850 und stiegen dann bis Ende des 19. Jahrhunderts relativ kontinuierlich auf 200 000 an. Die letzten Jahre vor 1900 brachten ein rascheres Wachstum auf 350 000, um dann nach einem Einbruch wieder schnell auf eine halbe Million bis zum Krieg anzusteigen.<sup>21</sup>

Weniger gerne sah man eine zweite Kategorie von Touristen, die Durchreisenden. Klagen, dass «die täglich von Friedrichshafen abgehenden Boote freilich alsbald die Mehrzahl der auf der Bahn Ankommenden» entführten, finden sich schon um 1850, und im übrigen nicht nur in Friedrichshafen. «Das Seegebiet ist nicht mehr ... Mittelpunkt ..., sondern in der Hauptsache Durchgangspunkt des Verkehrs ..., die Zahl der Fremden (Kurgäste) verschwindet gegenüber der Zahl der Passanten», so klagte die «Schwäbische Kronik» noch im Sommer 1897. Und selbst die «Zauberwelt des Namens Zeppelin» vermochte daran allenfalls kurzfristig etwas zu ändern.

Damals wie heute schätzte man also besonders jene Gäste, die anreisten, «um für Tage und Wochen der Saison hier einzumünden und Leib und Lunge zu stärken und zu recken.»<sup>22</sup> Die Zahl dieser länger in der Stadt weilenden Gäste, die 1850 noch bei 9800 gelegen hatte, war infolge der grossen

Krise nach 1873 Ende der achtziger Jahre auf knapp über 7000 gesunken, stieg aber mit dem «Zeppelin-Boom» auf 19 650 im Jahre 1907, um 1909 auf fast 50 000 Personen emporzuschellen, eine Zahl, die freilich schon viele Kurz- und Wochenendurlauber mit einschloss. Dass «der Zufluss von Fremden ein bei weitem grösserer ist, als in der Stadt Lindau», so ein Urteil aus dem Jahre 1863, bezog sich wohl schon damals primär auf den Ausflugs- und Passantentourismus. Vergleicht man dagegen nur die Zahl der übernachtenden Fremden, fällt Friedrichshafen z. B. 1907 mit knapp 20 000 Fremden weit hinter Konstanz mit 88 000, Schaffhausen mit 77 000, Lindau mit 61 000, Bregenz mit 43 000, Ravensburg mit 38 000 und St.Gallen mit 36 000, zurück, lag aber immerhin noch vor Überlingen, das damals 7000 Fremde zählte.

Bis heute ist die kurze Dauer der Saison ein Problem des Fremdenverkehrs am Bodensee. Das traf auf Friedrichshafen vor dem Ersten Weltkrieg offenbar noch viel ausgeprägter zu. «Die Fremdensaison ..., die sich in der Hauptsache auf die Monate Juli und August beschränkt», erreichte erst im August ihren Höhepunkt.<sup>23</sup> Da nützten auch Appelle nichts, dass «doch die Monate Mai und September bei uns einen mindestens ebenso schönen und genussreichen Aufenthalt bieten.»<sup>24</sup>

Woher kamen die Fremden, die es sich leisten konnten zu sagen: «Es ist Hochsommer; die schwüle Luft wirkt beengend auf die Brust und drückend auf das Gehirn, darum sagt, wer da kann, dem Comptoir, dem Bureau, der Kanzlei und dem Hörsaal auf einige Zeit Lebewohl und wandert in die Canicularferien.»<sup>25</sup> Gerne hob man die «Gäste aus dem Norden»,<sup>26</sup> 1862 gar «eine Anzahl russischer Familien, welche sich über den hiesigen Aufenthalt sehr befriedigt aussprechen»,<sup>27</sup> hervor. «Sprachstudien» im Bad verrieten die Herkunftsbereiche: «Da hat man Gelegenheit, in gutem Oberschwäbisch, in etwas weniger derbem «Stuagerterisch», dann in Niederschwäbisch, Fränkisch und Bayrisch, aber auch in Französisch und Englisch, hier und da auch Italienisch Ausdrücke des Behagens und Wohlgefühls zu vernehmen.»<sup>28</sup> Aber in der überwiegenden Mehrzahl wählten doch «Beamte und Bürgerliche, zunächst aus Schwaben und vorab aus dessen Hauptstadt, Friedrichshafen zum Ort ihrer sommerlichen Erquickung.»<sup>29</sup> Für den neckarschwäbischen Honoratioren waren Friedrichshafen und Rorschach die «besuchtesten Orte am See». «Sie sind die Zentren für das schwäbische Kontingent der Uferbesatzung am See, und zwar ist die schwäbische Hauptstadt selbst bei weitem am stärksten vertreten.»<sup>30</sup>



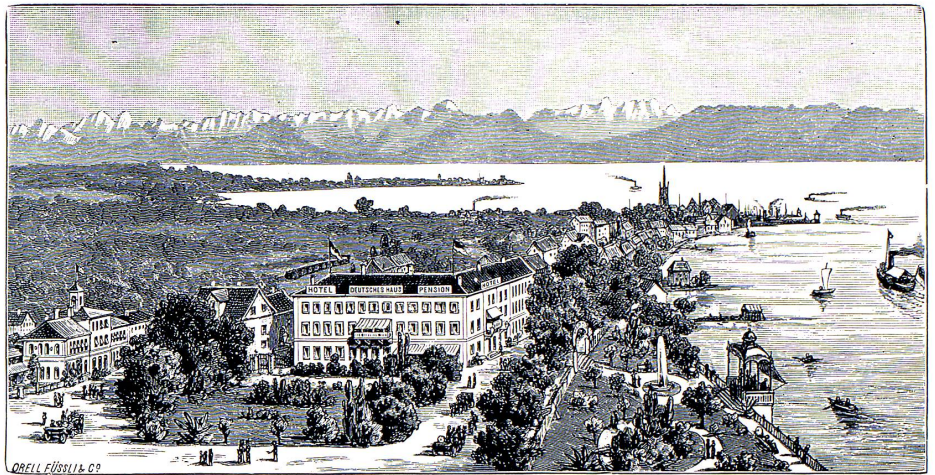
## Hotels und Gasthöfe

Als erstes Hotel am Platze galt bis zum Bau des Kurgartenhotels das «Deutsche Haus», das der Posthalter Deeg um die Jahrhundertmitte rechtzeitig zum Eisenbahnanschluss östlich neben dem Stadtbahnhof erworben hatte. 1857 hält ein Führer noch den «Schwanen» an der Einmündung der Karl- in die Friedrichstrasse, «was Küche und Keller, Bedienung, Comfort, Aussicht usw. betrifft, für das erste Hotel Friedrichshafens und weiss, dass wenigstens alle norddeutschen Gäste darin mit ihm übereinstimmen». Oberhalb des Schlosses lag der «König von Württemberg», «einfacher eingerichtet, bietet aber eine recht gute Küche» sowie «Gartenanlagen und freie Aussicht nach allen Seiten».<sup>31</sup> Der vierte wichtigere Gasthof, die «Krone», «die sich durch grössere Billigkeit auszeichnet und einen kleinen Garten am See besitzt», später aber auch «I. Rangs»,<sup>32</sup> stand in der Karlstrasse anstelle des Instituts St. Antonius.

In der Depressionsphase musste nicht nur das «Deutsche Haus» seine Zimmer auf die Hälfte reduzieren, auch der «Schwanen» schloss bereits 1871. Im Jahre 1893 wurden der «König von Württemberg», 1897 die «Krone», 1918 das «Deutsche Haus» verkauft, so dass am Ende unserer Epoche keines der renommierten Hotels vom Beginn unseres Zeitraums mehr existierte.

Im neuen Aufschwung nach 1900 wurden die bestehenden Hotels und Gasthöfe vielfach vergrössert, aufgestockt und modernisiert, aber auch neue Etablissements eröffnet. Der wichtigste Neubau dieser Epoche war das 1909 eröffnete Kurgartenhotel. Durch die «Zauberhaftigkeit des Namens Zeppelin» hatte sich «ein ständiges vornehmes Reisepublikum herausgebildet», und nun «fehlte es da ... an einem diesen gesteigerten Ansprüchen genügenden Hotel, das ... sich den besten Gasthöfen in Konstanz, Lindau, Bregenz usw. würdig zur Seite stellen konnte». Im Zusammenwirken von Luftschiffbau, Zeppelin GmbH, Stadt und König wurde ein «in vornehmer Einfachheit gehaltener Bau ... im reformierten modernen Hotelstil» mit 86 Betten erstellt,<sup>33</sup> in den alsbald Graf Zeppelin von seiner vorigen Wohnung im «Deutschen Haus» übersiedelte.

Der weniger begüterte Mittelstand konnte in Privatwohnungen unterkommen. An ihnen war «kein Mangel, sowohl an eleganten Salons, als auch an einfachen Gelassen».<sup>34</sup> Ab 1887 wurden diese «Privat-Logis durch das unter dem Kur-Komitee stehende Wohnungsbureau» im Bureau des «Seeblatts» vermittelt. Allerdings warnte Herr Schnars schon 1859: «Die Preise dieser Privatwohnungen sind teurer als in Lindau, Konstanz, Rorschach und anderswo, wie denn überhaupt das Leben an den Ufern des Bodensees nirgends ein sehr billiges zu nennen ist.»



Hotel «Deutsches Haus». Holzstich, um 1900. Kreisarchiv Bodenseekreis.

Gasthof zur Krone. Frontseite eines Rechnungsfornulars. Lithographie um 1860. Privatbesitz.









Gründung wurde «ein Drittel der hiesigen Badgäste mit dem hier üblichen Ausdruck als «Türken», d. h. als Besucher der genannten Anstalt, klassifiziert».<sup>42</sup> Nach einem Brand 1880 wurde das Bad wieder aufgebaut, erweitert und in eine Naturheilanstalt umgewandelt. Mit schliesslich drei Quartierhäusern konnte das «Sanatorium für Nerven-, Herz-, Nieren-, Stoffwechselkranke und Erholungsbedürftige und Institut für hydrotherapeutische und physikalisch-diätetische Heilverfahren» (Prospekt) 35 Kurgäste aufnehmen, doch wurden auch externe Gäste behandelt. Die sehr «mässigen Preise»<sup>43</sup> für einen vierwöchigen Aufenthalt entsprachen allerdings dem Vierteljahresverdienst eines Industriearbeiters.

Heilkräfte wurden im übrigen nicht nur dem Wasser, sondern auch Klima und Luft in Friedrichshafen zugeschrieben: «Die glückliche Kombination von Höhenklima mit wichtigen Eigenschaften des Seeklimas hat auf den menschlichen Organismus einen unverkennbar günstigen Einfluss... Das Klima ist ein gelind erregendes, kräftig tonisierendes, roborierendes.»<sup>44</sup> Als weitere «Unterstützungsmittel einer Badekur» schenkte man Mineralwasser im Kursaal aus, bot Traubenkuren an und, wie es damals chic war, «Gelegenheit zum Molkentrinken. Die Ziegenmilch wurde aus dem Appenzellerland bezogen und die Molken aus derselben» sogar von einer echten «Appenzellerin bereitet».<sup>45</sup>

### Parks und Promenaden

Bademöglichkeiten waren gewissermassen Zusatzangebot eines Ortes am See. Spazierwege hingegen gehörten zur Pflichtausstattung eines Kur- und Fremdenortes. Gäste flanierten noch, nicht um Schaufenster zu betrachten, sondern um Natur und Landschaft zu geniessen, um zu sehen und gesehen zu werden, um sich in Begegnung und Konversation ihres Status' zu vergewissern. Aber an «anmutigen Spaziergängen» fehlte es zu Beginn der Friedrichshafener Kurortgeschichte.<sup>46</sup> Noch 1862 wurde «das Bedürfnis nach schattigen Spaziergängen» artikuliert.<sup>47</sup> Immerhin waren rasch nach dem Eisenbahnanschluss die innerstädtischen Strassen neu gepflastert worden, um «die Fussgänger vor Staub, Kot, Schnee... zu schützen», die vorher «mitten auf der Strasse im tiefen Morast, Laub oder Schnee, vielleicht auch auf frisch aufgeführten Steinen oder Kieseln ihren Weg... machen» mussten.<sup>48</sup>

Zunächst die einzige und noch später die beliebteste Promenade war die sogenannte Neustadt, die trapezförmige, symmetrische Verbindung von Altstadt und Schloss über Karl-, Friedrich- und Olgastrasse, eine «Art Corso en miniature für die... Badgäste».<sup>49</sup> «Vorbeiführend an lieblichen Gär-



Die Neustadtpromenade (heutige Friedrichstrasse) mit Hofkutsche, um 1850. Zweites Haus von links: Hotel «Deutsches Haus», in der Bucht die Badehäuser. Lithographie nach Gerstmayer. Stadtarchiv Friedrichshafen.

Promenade auf der Hafencmole. Chromolithographie, Ende 19. Jahrhundert. Kreisarchiv Bodenseekreis.





ten mit teilweiser Aussicht auf den See und das Gebirge, ist diese schattige Allee eine Hauptzierde für Friedrichshafen. Besonders während der höchsten Rosenblüte freut sich das Auge eines jeden Blumenfreundes der üppigen Pracht, welche dieser Flor in den einzelnen Gärten entfaltet», so schwärmt ein Führer 1887.

Die Neustadtpromenade führte westlich zum Schlosspark, der damals noch allgemein zugänglich war. In der Mitte des Jahrhunderts boten die Gartenanlagen zwar noch «fast die einzigen schattigen Spaziergänge», aber im übrigen «nichts Interessantes». <sup>50</sup> Erst unter König Karl und Königin Olga wurde der Park um 1870 vielfältiger gestaltet. In der Folge sparen die Führer nicht mit Superlativen: «Eine der schönsten Anlagen am Bodensee» (Grünwald 1874), «höchste Stufe der Gärtnerkunst» (v. H. 1887), «exquisit» (Hoppe 1909), «Hauptanziehungspunkt für Fremde» (Verband 1912), «Glanzpunkt» (Wais 1913). «Funkelnde Beete, voran eine märchenhafte Rosenpracht, stimmungsvolle Haine, gewaltige Mammutbäume, eine grüne Mauer von Buchsbäumen, Felsen, Springbrunnen und reizvolle Durchblicke auf den See und das Belvedere am Ufer gestalten den Park ... zu einem Pilgerort der Naturfreunde.» <sup>51</sup>

1862 wurde der Riedlewald nördlich der Stadt auf Initiative des Kronprinzenpaares Karl und Olga «in einen Park umgeschaffen», welchen die Stadt auf ihre Kosten durch eine Lindenallee mit der Neustadtpromenade verbinden liess. 1864 kam als dritter Park der am See gelegene Garten der Villa Taubenheim hinzu – ein Geschenk von Karl und Olga an die Stadt. Etwa gleichzeitig mit den zwei Parks wurden in den sechziger Jahren ausser der Olgastrasse zwei weitere grosse Alleen angelegt. Die «früher ziemlich sonnige Strasse nach Langenargen (wurde) in eine schattige Kastanien- und Platanenallee umgewandelt» bis zum Seewald, und eine «weitere Allee mit breiten Trottoirs wurde ... an der Staatsstrasse nach Tettmang in den Seewald» geschaffen. <sup>52</sup> Kurz vor dem Ersten Weltkrieg schliesslich entstand, angestossen durch den Neubau des Kurgartenhotels, der den 1872 eröffneten Kursaal nebst dem dazugehörigen Kurpark verdrängt hatte, eine grosszügige Quai-Promenade, verbunden mit einem städtischen Uferpark, welche in der lokalen Presse geradezu als «Vollendung und Lebensbedingung» des neuen Hotels gefeiert wurden: «Ein so vornehmes Hotel ... ruft nach einer schönen Promenade.» <sup>53</sup> Nach deren Fertigstellung war die Presse des Lobes voll: «Tausende haben in diesem Sommer bei ihren Gängen auf diesem schönen, breiten Streifen die Schönheit und Herrlichkeit des schwäbischen Ufers geniessen dürfen.» <sup>54</sup>

Nun, da sich alles an den See drängen konnte, waren die Spazierwege in das von allen Führern des 19. Jahrhunderts als «überaus lieblich und

freundlich» empfohlene Umland weit weniger gefragt. Nicht nur in der Bucht von Manzell, in den Jahren 1900 bis 1909 noch ein «Mekka aller zeppelinbegeisterten Bodenseepilger», war es stiller geworden, besonders nachdem der Luftschiffstandort zum Riedlepark verlegt worden war. Auch der «berühmteste Punkt in Beziehung auf die Aussicht», Berg, noch um 1860 als der «beliebteste Wallfahrtsort der Badgäste und Bewohner von Friedrichshafen» beschrieben, hatte um 1900 an Attraktivität eingebüsst.

Nachdem es zu Ende unseres Zeitraums an Möglichkeiten zum «Lustwandeln» wahrlich nicht mehr mangelte, nahm die Lust zu wandeln offenbar wieder ab. Der Führer für die vornehmen Gäste des Kurgartenhotels empfiehlt bereits «eigene Automobile den Gästen zu Diensten, und wenn man ... gen Überlingen saust, dort gemütlich seinen five o'clock-Tee trinkt – eine Lieblingsfahrt I. M. der Königin Charlotte – so kann man zum Abendbrot bequem wieder zu Hause sein.» <sup>55</sup> Zu den Investitionen, die Gäste in die Stadt zu holen, gehört nun schon das Angebot, dass sie schnell wegsausen können – etwa auf der Friedrichstrasse, der gegenüber die Uferstrasse nun den Vorzug geniess: «Kein Autorattern und Strassenstaub, kein Lärm und keine jagende Hast stört hier unten am See den ... Spaziergänger.» <sup>56</sup>

### Unterhaltung

Als «Mittel zur Zerstreung» empfahl um die Mitte des Jahrhunderts ein Führer den Fremden neben Baden und Spaziergängen die «Gondeln ..., Spazierfahrten mit den Dampfschiffen ..., die zahlreichen Biergärten, ein gut besetztes Orchester und das Lesekabinett der Museumsgesellschaft.» <sup>57</sup> Bei diesem Angebot blieb es im wesentlichen. Eine «wohlbesetzte Badmusik» konnte allerdings nur sporadisch geboten werden. In der Regel war man auf die königliche Huld der «Überlassung der Regimentsmusik» angewiesen, die gelegentlich oder sogar «während einiger Wochen zu bestimmten Tageszeiten in öffentlichen Gärten konzertieren durfte.» <sup>58</sup>

Als «Vereinigungspunkt aller Fremden und Einwohner» diente zunächst das Lokal der sogenannten Museumsgesellschaft mit Lesekabinett und später auch Billard. Da «es gänzlich an einheimischen und fremden Familien (fehlte), welche ... ein Haus machen und die höhere Geselligkeit pflegen», war der «Fremde auf Wirtshausbesuch, hier wie anderswo am Bodensee, angewiesen, hat aber dabei Gelegenheit eine grosse Zahl von Beamten kennenzulernen, welche in Verbindung mit mehreren einheimischen, Spedition und Commission treibenden Persönlichkeiten den Ton angeben ... der herrschende Ton ist der mate-

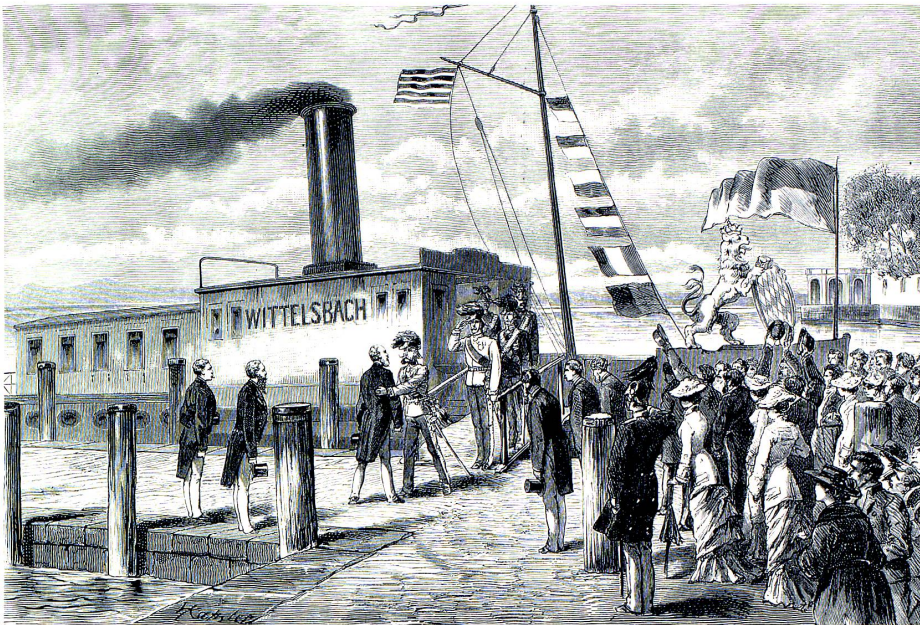
riell-geschäftliche.» <sup>59</sup> Das entsprach nicht allen Wünschen. Bei «trübem und regnerischem Wetter ... ist es am See so langweilig als irgendwo anders in der Welt; ... die Fremden sind auf ihre Zimmer beschränkt, wenn sie sich nicht zu gesellschaftlichen Gruppen in den Salons der Hotels zusammenfinden, was nicht nach jedermanns Geschmack ist». Der «Mangel eines Kurhauses» <sup>60</sup> wurde aber bald behoben, und nach dem Bau desselben 1872 wurde es mit «Konversationsaal, Restaurationslokal, Lesezimmer, Spielzimmer und Damensalon» der «natürliche Sammelplatz für alle in den Gasthöfen und Privatwohnungen zerstreuten Fremden.» <sup>61</sup> 1908 hatte sich das Angebot erweitert, wie ein zeitgenössischer Führer bemerkt: «Während der Hochsaison finden hier regelmässig vom Verkehrsverein veranstaltete Militär- und Künstlerkonzerte statt, mit freiem Eintritt für die Kurgäste. Ab und zu werden auch Feuerwerke, Garten- und Gondelbeleuchtungen veranstaltet ... solche Veranstaltungen sprechen zu Herz und Gemüt und bleiben unauslöschlich im Gedächtnis haften.» <sup>62</sup> Mit dem Abbruch des Kurhauses 1909 wurde diese Stätte der Begegnung, der kostenlosen Aufenthaltsmöglichkeit zerstört. Der Bau des Kurgartenhotels an dieser Stelle markiert einen Privatisierungs- und Kommerzialisierungsschub des Tourismus.

Wer nicht nur für Herz oder Gemüt oder für seine Gesundheit etwas tun wollte, dem wurde «passende Lektüre» empfohlen, vor allem Victor von Scheffel, Stälins Geschichte von Württemberg, die amtliche Beschreibung des Oberamts Tettmang und die Schriften des Bodensee-Geschichtsvereins. <sup>63</sup> Unmittelbarere Anschauung boten die Sammlungen des Bodensee-Geschichtsvereins ab den siebziger Jahren, die noch vor dem Ersten Weltkrieg durch Zeugnisse der Zeppelin-Geschichte aktuell ergänzt wurden.

Im Sommerhalbjahr konnte der Kurgast auch das königliche Schloss besichtigen, solange der Hof abwesend war. Genaue Beschreibungen der Räume des Schlosses mit ihrem Mobiliar, den Gemälden und Glasmalereien fand er in allen Führern. Wem die Schlosskirche missfiel, in deren barockem Innern «zuviel Überladung herrscht», <sup>64</sup> der konnte sich dem königlichen Marstall mit den Pferden und königlichen Wagen zuwenden. Von einem umfassenderen und praktischer orientierten Bildungsbegriff liessen sich dagegen noch die Reiseführerautorene der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts leiten, die als Sehenswürdigkeiten u. a. eine Flachspinnanstalt <sup>65</sup> und die mechanische Eisenbahnwerkstätte <sup>66</sup> aufführten. Die Zeppelin-Fans nach 1900 interessierte kaum mehr die Produktionsstätte, sondern nur noch das Produkt, die Luftschiffe selbst.

Auch der Wassersport spielte als Publikumsattraktion zunehmend eine wichtige Rolle. Die





Empfang des Kaisers Franz Joseph von Österreich durch König Karl von Württemberg 1881. Holzstich nach F. Schlegel. Kreisarchiv Bodensee-kreis.

Teilnahme an diesen neuen Sportarten jedoch blieb streng exklusiv: 1911 war der Königlich Württembergische Yachtclub gegründet worden, dem fast nur sehr vermögende auswärtige Mitglieder unter der Protektion des Königs angehörten. Eine noch im selben Jahr veranstaltete Segelregatta stieß auf ebenso reges Interesse wie die ersten Motorbootrennen in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg.

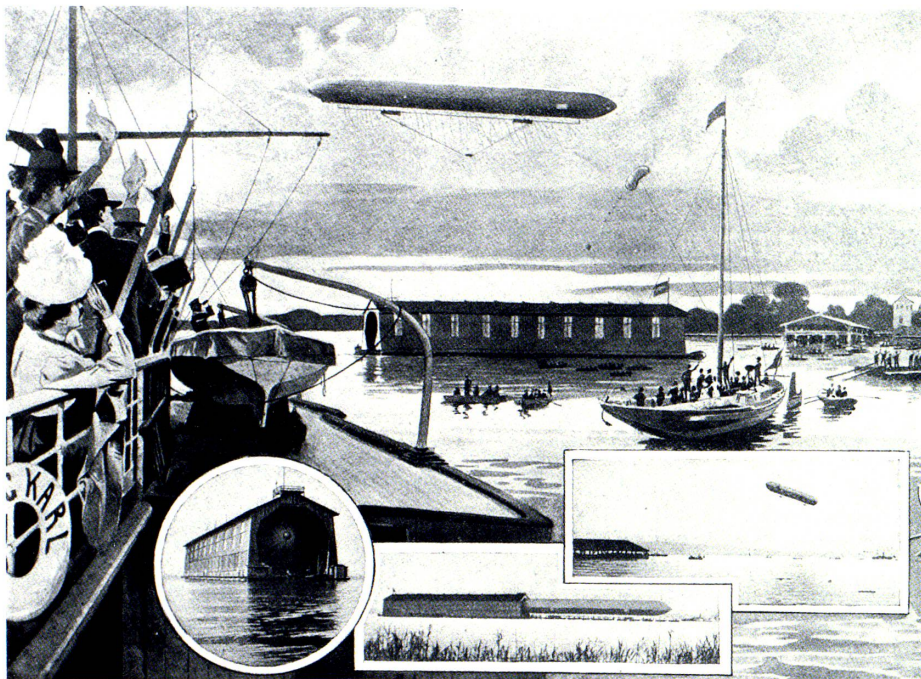
Als billigste Form der Unterhaltung blieb, einfach das Hafenleben zu beobachten: «Fremde der verschiedensten Nationen und Volksklassen, bald mit Rucksack und Bergstock ausgerüstet, bald mit Koffern und Kissen beladen, eilen vor den offenen Hallen des Hauptzollamts geschäftig hin und her, die Schiffsglocken läuten zur Abfahrt, die Lokomotiven pfeifen, mächtige Kranen heben spielend schwere Lasten in die Schiffe hinein oder aus ihnen heraus, volle Eisenbahnwagen werden auf solide, eiserne Trajektkähne geschoben, die dann von einem Dampfer langsam und vorsichtig aus dem Hafen hinausbugsiert werden. Ruderboote, Bagger- und einfache Segelschiffe und elegante Yachten durchfurchen die glitzernden Fluten. Drüben über dem Wasserspiegel türmt sich das Alpenpanorama ... Erscheint dann gar noch über der weiten Flächen des Sees ein Zeppelinkreuzer, ein Kobersches Wasserflugzeug oder der Fesselballon der windschnellen «Gna», so steigern sich die kaleidoskopartigen Bilder zu unvergesslichen Eindrücken.»<sup>67</sup>

Trotz aller Bemühungen der Stadt konnte ein Autor 1908 immer noch «vom sonst recht langweiligen Friedrichshafen» schreiben.<sup>68</sup> Da freuten sich Einheimische und Gäste über aussergewöhnliche Abwechslung. Anfang des Jahrhunderts waren das noch Dampfschiff und Schloss. «Man baute gerade an dem Dampfschiff Wilhelm, was eine Menge Schaulustiger herbeizog ... aber sie liefen auch zusammen, um das neu möblierte Schloss zu sehen.»<sup>69</sup> Nachdem man die Dampfschiffe kannte, und sich später davon überzeugt hatte, dass die Eisenbahn kein Höllenspek sei, sorgten in der zweiten Jahrhunderthälfte die Besuche fremder Monarchen für Höhepunkte. Die Attraktivität der Fremdenstadt wurde noch erhöht, wenn «Besuche gekrönter Häupter der verschiedenen europäischen Höfe im königlichen Schloss und die damit verbundenen Festlichkeiten auch den vorübergehend anwesenden Fremden wie den Badegästen unvergessliche Bilder» gewährten und «bis sechs Stunden Entfernung der Zudrang gross» war.<sup>70</sup> Unter anderen reiste das russische Zarenpaar zwischen 1864 und 1871 dreimal an, der österreichische Kaiser Franz-Joseph kam zweimal, 1881 und 1909, der deutsche Kaiser Wilhelm I. überquerte den See von der Mainau her sogar fast jährlich. Sein Enkel Kaiser Wilhelm II. belies es bei zwei Besuchen 1908 und 1912, und da waren ihm die Luftschiffe des Grafen Zeppelin schon wichtiger als sein württembergischer Königskollege.

Der Zeppelin als dritte Hauptattraktion bedarf da kaum noch der Erwähnung. Grössere Ovationen nämlich noch als die Monarchen konnten nach 1900 die Werke der Technik und deren Schöpfer entgegennehmen, zu dem nun die Monarchen selbst nach Friedrichshafen pilgerten: Schon zum ersten Aufstieg 1900 trafen «viele Gäste, Journalisten, Fotografen und sonstige Interessenten ... ein, ... der Generaladjutant ..., der Kriegsminister ..., mehrere Hofkavaliere, viele Offiziere in Civil und Uniformen. Die Schiffe bringen seit heute morgen Scharen, namentlich dem Schnellzug entstiegen endlose Reihen von Passagieren», berichtet die «Schwäbische Kronik» am 1. Juli 1900, um wenige Tage später zu ergänzen, dass «sich 25–30 000 Personen zu Wasser und zu Land zu dem erwarteten Aufstieg eingefunden haben» [dürften].<sup>71</sup> Auch wenn das Luftschiff schon bald anfang, «etwas Alltägliches, Wohlbekanntes zu werden» und «die Macht der Gewohnheit an die Stelle der einstigen Begeisterung» trat,<sup>72</sup> wiederholten sich immer wieder Tage, wo sich Tausende «an dem herrlichen Schauspiel von Zepelins Kreuz- und Querfahrten ... ergötzen»<sup>73</sup>

Das Vergnügen, von Friedrichshafen aus eine Fahrt mit dem Luftschiff zu unternehmen, «das





Bilder vom ersten Aufstieg des Zeppelins, 1900.  
Holzschnitt. Kreisarchiv Bodenseekreis.

schwebend leichte, weiche Reisen durch die Luft, ... den Anblick der weit erschlossenen Landschaft und das Gefühl des Draussenseins aus allen irdischen Kleinigkeiten» zu genießen, wie dies Hermann Hesse im Jahre 1911 vergönnt war, hatten nur wenige. Nur eine kleine Anzahl von Personen erhielt das Privileg einer Gratisfahrt oder konnte die «Kleinigkeit» des Fahrpreises bezahlen, vor allem aber, weil nur an wenigen Tagen überhaupt Passagierfahrten von Friedrichshafen aus unternommen wurden.<sup>74</sup> Das Versprechen, dass «für die Gäste des neuen Kurgartenhotels Rundfahrten mit den Zeppelin-Luftschiffen arrangiert werden – wohl die grösste Attraktion für Friedrichshafen, die denkbar ist»<sup>75</sup> und gar «Hunderte und Tausende über den blauen Fluten und blühenden Ortschaften angesichts des Alpenkranzes dahingetragen werden»<sup>76</sup> – blieb ungelöst. Dass «Zeppelins Märchenschiffe hier nur gebaut (werden), um gleich zu entfliegen», wie es der Dichter Norbert Jacques formulierte,<sup>77</sup> «erbitterte» die Friedrichshafener Geschäftswelt «über enttäuschte Hoffnungen».<sup>78</sup> Noch nicht einmal die Besichtigung der Werft wurde gestattet.

Die Hoffnungen erfüllten sich am Ende doch noch. Im Ersten Weltkrieg starteten die vielen hier gebauten Schiffe zur Überführung für den Kriegseinsatz, ein friedlicher regelmässiger Luftschiffverkehr wurde 1919 und dann wieder in den dreissiger Jahren von Friedrichshafen aus unternommen. Der Tourismus profitierte also noch lange vom Luftschiff und profitiert bis heute vom Zeppelin-Mythos oder wenigstens – Museum. Aber was dem Tourismus nützte, beeinträchtigte ihn auch. Denn der wiederholten Forderung der «Entwicklung der Stadt als eines Kurorts»<sup>80</sup> stand nun die Entwicklung zur Industriestadt im Wege.

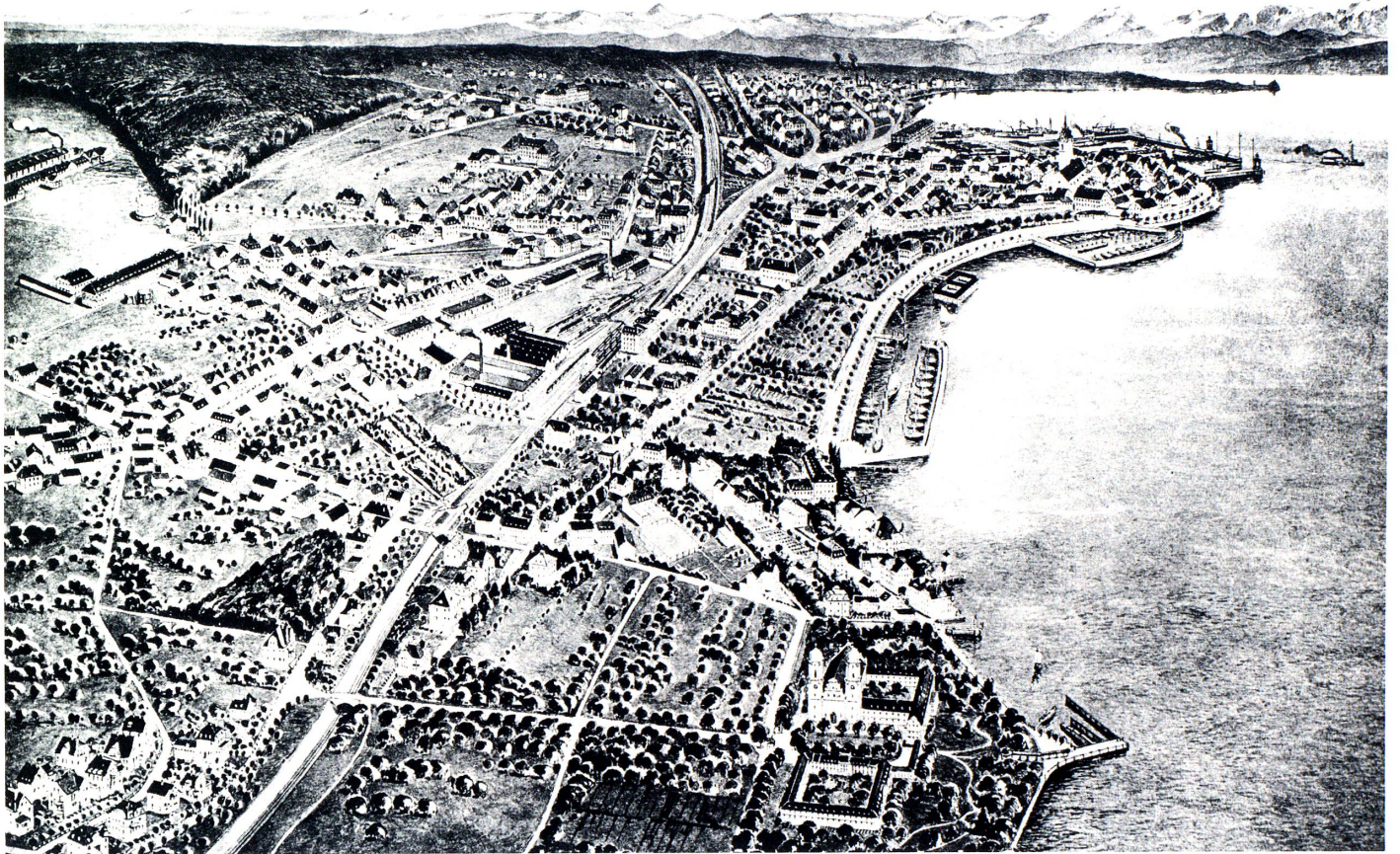
## Stadt, Bürgerschaft, Staat und König – Wer fördert wie den Fremdenverkehr?

Die Stadt hielt sich bei der direkten Fremdenverkehrsförderung lange zurück. In den ersten Jahrzehnten ist kaum mehr als die Pflasterung der Strassen und die Anlage der Alleen der Neustadt und der Olgastrasse, letztere erst auf Druck der Kronprinzessin, zu vermerken. Für die ersten Parks sorgte wiederum das Königshaus, erst 1892 engagierte sich die Stadt mit dem Erwerb des Riedleparcs.

Im übrigen galt es als «klar, dass die Sorge für Hebung des Fremdenverkehrs in erster Linie nicht der Stadtverwaltung, sondern den Einwohnern zufällt, namentlich jenen, die ganz oder teilweise von den Fremden leben».<sup>81</sup> Zur besseren «Hebung» hatte sich schon 1865 ein «Verschönerungsverein» gebildet, der «zweckmässige Anlagen»<sup>82</sup> fördern wollte, aber bald wieder einschlieft. 1885 wurde er neu «ins Leben gerufen» und unternahm «manches zur Verschönerung der Stadt». Nun wollte man sich «zu einem Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs erweitern», um «alles» zu tun, «was zur Herbeiziehung und Festhaltung von Fremden erforderlich ist».<sup>83</sup> Die wichtigste Aktivität bestand in der Aufstellung eines Denkmals für Kaiser Wilhelm I., durch dessen regelmässige Visiten beim König sich die Stadt geschmeichelt fühlte. Der Eifer muss jedoch bald wieder erlahmt sein, denn schon im März 1892 regte sich der Wunsch, «es möchte sich ein rühriges Kurkommittee bilden, das mit unseren lieben Sommergästen etwas mehr Fühlung nähme, als seither.»<sup>84</sup> Im Jahre 1895 endlich wollte der jetzige «Verschönerungs- und Verkehrs-Verein seine Tätigkeit künftig mehr auf Anziehung der Kurgäste und Hebung des Fremdenverkehrs als eine Verschönerung der Stadt» richten.<sup>85</sup> Die Aufstellung eines weiteren Denkmals im selben Jahre, diesmal zu Ehren Gustav Schwabs, des Autors des ersten grossen Bodenseereiseführers, im Kurpark war aber nicht der letzte Beitrag des Vereins zur «Verschönerung» der Stadt. Er sorgte auch weiterhin etwa für Ruhebänke, für die Anpflanzung der Alleebäume an der Rotach, für einen Gedenkstein in der Riedleparkallee und einen Blumenschmuck-Wettbewerb. Zur «Anziehung der Kurgäste» betrieb der Verein auch die Zimmervermittlung, zu ihrer «Festhaltung» organisierte er das Unterhaltungsprogramm: Konzerte, venetianische oder italienische Nächte.

Alle wesentlichen Entwicklungsschritte der Friedrichshafener Verkehrserschliessung gehen auf Initiativen der württembergischen Regierung bzw. des Königs zurück: 1824 Dampfschiffahrt, 1847 Eisenbahn, 1869 Trajekverkehr.<sup>86</sup> Für Bau und Aussehen wichtiger Gebäude trug ebenfalls der Staat die Verantwortung: Salzstadel, Bahnhöfe.





Friedrichshafen um 1914. Im Hintergrund die Altstadt mit Hafen, im Mittelgrund die trapezförmige Anlage der «Neustadt», am Ufer bereits die neue Uferpromenade von 1911-1913 mit Gondel- und Yachthafen, direkt am Yachthafen das Kurgartenhotel von 1909, im Vordergrund das Schloss, vorne links das Villenviertel. In der Mitte der Hauptbahnhof mit der Eisenbahnwerkstätte, links im Hintergrund das Luftschiffgelände mit der Werfthalle und der Maybach Motorenbau vor dem Riedlewald, zu dem nur angedeutet die Alleen der Olga- und Riedleparkstrasse führen. Privatbesitz. Foto Schneiders, Lindau.



Post. Die Anlage der Neustadtpromenade erfolgte nach dem von oben verordneten Stadtgrundriss von 1811.<sup>87</sup> Dass der Bereich zwischen Neustadt und dem See im wesentlichen von Bauten freigehalten und später als städtischer Park gestaltet werden konnte, war das Verdienst der staatlichen Behörden, welche die von der Stadt immer wieder geforderte Aufhebung des Bauverbots nicht zuließen. Den Bau des Kurhauses hat die Regierung durch einen beträchtlichen Staatszuschuss und die Anlage der Uferstrasse durch die Genehmigung an der Lotterie unterstützt.

Mancher Regierungsentscheid wurde durch das persönliche Eingreifen des Königs veranlasst, so der Stadtbauplan von 1811<sup>88</sup> und der Bau des ersten Dampfschiffs. Einen Einfluss auf die Bauplanung in seiner Sommerresidenz sicherte sich der König noch Ende des 19. Jahrhunderts, und 1892 wurde angeordnet, dass «Gesuche um die Konzession von einstockigen ... Gartenhäusern ... in den Seegärten vor der Entscheidung dem K. Ministerium vorzulegen sind, um dieselben zuvörderst der Genehmigung Sr. Maj. des Königs unterstellen zu können»<sup>89</sup>. Auch zum Bau der Uferstrasse wurde das Votum des Königs eingeholt.

## Gehen unter Bäumen — eine Erinnerung

Die Rollen der Akteure haben sich gewandelt. Der König dankte ab, die Hofkammer mit ihrem riesigen Grundbesitz um die Stadt betreibt ihre Geschäfte diskret. Der Staat wagt kaum mehr, übergeordnete Gesichtspunkte gegenüber der Interessenpolitik einer grossen Kommune, insbesondere ihrer Stadtplanung, durchzusetzen. Die Kommunalpolitik wird kaum nach grossen Konzeptionen betrieben. Bemerkenswert ist immerhin der Bau des Graf-Zeppelin-Hauses, der die Position der Stadt im Kongress- und Kulturtourismus wesentlich verbessert hat. Aber Friedrichshafen ist heute in erster Linie eine bedeutende Industriestadt; die länger verweilenden Gäste, die eine Stadt erst zur Kurstadt machen, treten stark zurück. Geblieben ist der Ausflugs- und Kurzeittourismus. Die günstige Verkehrslage hat sich in ihr Gegenteil verkehrt, die Stadt, insbesondere die Altstadt, ertrinkt im Verkehr wie andere Städte am See auch.

Eine der seinerzeitigen Hauptbeschäftigungen pflegen heutige Gäste nicht mehr: Sie gehen nicht mehr spazieren. Man promenierte vielleicht einmal an der Uferpromenade entlang, man wandert vielleicht auch, aber spazieren? Wo könnte man auch? Der ehemalige Neustadt-Corso ist jetzt innere Hauptdurchgangsstrasse mit regelmässigem Stau, die noch stehenden Bäume sollen ihrer Verbreiterung zum Opfer fallen. Die Lokalpresse sorgt sich um jeden Ast über einer Fahrbahn. Der vernach-

lässigte Riedlewald zwischen Industriegebiet und Messengelände lockt keine Fremden mehr auf die dorthin führende Allee. Alle anderen Alleen wurden beseitigt. In Manzell schottet sich ein Industriebetrieb ab, nach Berg führt der Weg durch die Vororte, der Blick vom Hügel fällt vorab auf sie. Geblieben ist eigentlich nur der an schönen Tagen überlaufene und von der Friedrichstrasse durchlärnte Uferpark, über dessen Gestaltung seit Jahren diskutiert, ohne dass seine historische Gestalt bedacht wird. Eine Stadt für Besuche, aber nicht mehr für einen Urlaub in Musse.

Vielleicht gerade deshalb eine Stadt für den Urlaub von heute? Die schattigen Alleen von einst nur noch Erinnerung, oder doch die allein menschenwürdige Zukunft, die aus der Vergangenheit herüberscheint? Gehen «war die bürgerliche Weise, von der Stelle zu kommen: Physische Entmythologisierung, frei vom Bann des hieratischen Schreitens, der obdachlosen Wanderschaft, der atemlosen Flucht. Menschenwürde bestand auf dem Recht zum Gang, einem Rhythmus, der nicht dem Leib vom Befehl oder Schrecken abgedrungen wird».<sup>90</sup> «Fortschritt» hiesse eben auch für Urlaub, «das Bestreben, wieder auf die alte Höhe zu kommen».<sup>91</sup> «Alles würde besser gehen, wenn man mehr ginge».<sup>92</sup> Die Friedrichshafener Betriebe aber befassen sich damit, die Bewegungskapazitäten immer mehr zu steigern. So kommt man immer schneller weiter weg, weil man nirgends mehr sein kann.

Panorama des Bodensees mit Aussicht von Berg. Kol. Holzstich nach K. G. Winkler, Ende 19. Jh. Kreisarchiv Bodenseckreis.





## ANMERKUNGEN

- 1 SK 5.8.1908.
- 2 Capper 1881.
- 3 Sölld 1836, vgl. Riecke 1844.
- 4 d'Houdetot 1825.
- 5 Schönhuth 1863.
- 6 Mayer 1983b, FA 18.5. 1901.
- 7 SK 20.11.1850.
- 8 SK 16.6.1897.
- 9 SK 17.5.1853, vgl. Schwab/Klüpfel 1851.
- 10 Schnars 1857
- 11 SK 14.8.1878.
- 12 SK 16.6.1897.
- 13 SK 30.8.1898.
- 14 Mayer 1908.
- 15 K. Statist. Landesamt, 1915.
- 16 SK 20.9.1899.
- 17 BuRh 27.7.1912, vgl. v.H., 1817.
- 18 Hansjakob Dahn 1895.
- 19 BuRh 27.7.1912.
- 20 SK 9.8.1849.
- 21 Kuhn 1990.
- 22 Schobinger 1905.
- 23 Sb 9.8.1912.
- 24 SK 24.5.1886.
- 25 Bodensee, 1870.
- 26 SK 7.9.1859.
- 27 SK 6.9.1862.
- 28 SK 30.8.1898.
- 29 Schobinger 1905.
- 30 SK 14.8.1878.
- 31 Schnars 1857, Bodensee 1870.
- 32 ebda., sowie Bernhard 1879.
- 33 Hoppe 1909, vgl. den Beitrag von Eva Moser in diesem Band.
- 34 Faber 1873, Bodensee 1870.
- 35 SK 30.8.1898.
- 36 Vorschrift betr. das Baden am Bodenseeufer, Sb 24.7.1900.
- 37 v.H. 1887, Ritz 1905, Fels 1909.
- 38 Faber 1873.
- 39 Schnars 1857, Schönhuth 1863.
- 40 Faber 1873, auch noch Mayer 1908.
- 41 Schönhuth 1863
- 42 SK 20.7.1864
- 43 Schobinger 1905.
- 44 Faber 1863
- 45 SK 15.6.1876, Faber 1873. Später zeichnete immerhin noch «ein Schweizer» für die Bereitung der Molke verantwortlich.
- 46 Schnars 1857.
- 47 SK 23.3.1862.
- 48 SK 20.11.1850, 19.4. und 16.7.1852.
- 49 Schönhuth 1863.
- 50 Schnars 1857.
- 51 Heer 1905.
- 52 Faber 1873, vgl. SK 23.3. und 22.5.1862.
- 53 SK 2.12.1909
- 54 SK 22.8.1912.
- 55 Hoppe 1909.
- 56 Sb 10.6.1912.
- 57 Höchel 1854.
- 58 v.H. 1887.
- 59 Schnars 1857.

- 60 Bodensee 1870.
- 61 Faber 1873, vgl. die Abb. auf S. 39.
- 62 Mayer 1908.
- 63 Bodensee 1870.
- 64 Schönhuth 1863.
- 65 Schwab 1827/1840, Vogel 1840.
- 66 Höchel 1854.
- 67 Mayer 1908, Hoppe 1908.
- 68 SK 26.8.1908.
- 69 Weber 1826.
- 70 v.H. 1887, SK 18.7.1881.
- 71 SK 7.7.1900.
- 72 SK 11.3.1909 u. 23.8.1910.
- 73 Verband 1912.
- 74 SK 12.7.1911.
- 75 Hoppe 1909.
- 76 Eckener 1910.
- 77 SB. 20.9.1913.
- 78 SK 23.10.1910.
- 79 Wais 1913, SK 12.7.1911.
- 80 SK 23.10.1910, 22.8.1912.
- 81 SK 16.6.1897.
- 82 SK 29.6.1865.
- 83 SK 25.5.1886.
- 84 SK 4.3.1892.
- 85 SK 30.5.1895.
- 86 Kuhn 1990.
- 87 Messerschmid 1986.
- 88 Boelcke 1988.
- 89 SK 17.6.1892.
- 90 Adorno 1980.
- 91 Hesse 1900, 1977.
- 92 Seume 1805, nach Warneken 1989.

## BENUTZTE QUELLEN UND LITERATUR

### *Zeitungen und Zeitschriften*

- BuRh: Bodensee und Rhein, Freiburg/Rorschach 1900–1912  
 FA: Friedrichshafener Anzeiger 1901  
 Sb: Seebblatt, Friedrichshafen 1900–1933  
 SK: Schwäbische Kronik (Beilage zum Schwäbischen Merkur), Stuttgart 1811–1913

### *Führer und Beschreibungen in zeitlicher Reihenfolge*

- HÜNLIN, David: Beschreibung des Bodensees ... Ulm-Lindau 1783  
 HARTMANN, Georg Ludwig: Über den Bodensee. St. Gallen 1795.  
 MOZIN, Abbé, Les charmes du Württemberg ... Tübingen 1807.  
 HARTMANN, Georg Ludwig: Versuch einer Beschreibung des Bodensees. St. Gallen 1808.  
 WENGER, Wilhelm: Reise der Patriarchen um den Bodensee ... Kempten 1818.  
 Wanderungen am Bodensee. Konstanz 1822.  
 D'HOUDETOT, Gräfin: Reise an den Bodensee (1825). In: Das Bodenseebuch 32, 1946.  
 WEBER, Karl Julius: Reise durch das Grossherzogtum Baden. 1826, Nachdruck Stuttgart 1979.

- SCHWAB, Gustav: Der Bodensee ... Stuttgart-Tübingen 1827, 1840<sup>2</sup>.  
 PECHT, J.A.: Ansichten vom Bodensee ... Konstanz 1832.  
 SÖLTL: Der Bodensee mit seinen Umgebungen. Nürnberg 1836.  
 BAUM, J.M.: Wegweiser um den Bodensee ... Stuttgart 1838.  
 v. MEMMINGER: Beschreibung des Oberamts Tettnang. Stuttgart-Tübingen 1838.  
 GEIB, Karl: Malerische Wanderungen am Rhein ... 1. Abt. Karlsruhe, 1838.  
 VOGT, Karl Wilhelm: Panorama des Bodensees. Augsburg-Lindau 1840.  
 RIECKE, G.A.: Süddeutschland, 1. Folge. Stuttgart 1844.  
 SCHÖNHUTH, Ottmar: Neuer Führer um den Bodensee ... Lindau 1851.  
 SCHWAB, Gustav/Klüpfel, K.: Wanderungen durch Schwaben. Leipzig 1851<sup>3</sup> (1837<sup>1</sup>).  
 HÖCHEL, Julius: Cours-Buch sämtlicher Bodensee-Dampfschiffe ... Friedrichshafen, 1854.  
 SCHNARS, C.W.: Der Bodensee und seine Umgebungen. Stuttgart-Augsburg 1857, 1859<sup>2</sup>.  
 KUTTLER, G.: Die Schwäbische Eisenbahn. Heilbronn 1859.  
 SCHÖNHUTH, Ottmar: Friedrichshafen und Langenargen. Friedrichshafen 1863, Nachdruck Lindau 1980.  
 STAIGER, X.: Neuer Bodensee-Führer. Friedrichshafen 1867.  
 Der Bodensee und seine Umgebungen. Ravensburg 1870.  
 FRÖHLICH, Hermann: Der Bodensee und seine Umgebungen. Neu-Ulm 1871.  
 FABER, Hermann: Der Kurort Friedrichshafen a.B. Friedrichshafen 1873.  
 BRAUN, Karl: Landschafts- und Städtebilder. Glogau o.J. (ca. 1874).  
 GRÜNEWALD, Z.: Wanderungen um den Bodensee. Rorschach 1874.  
 BERNHARD, Julius: Reise- und Industrie-Handbuch für Württemberg ... Stuttgart 1879<sup>2</sup>.  
 CAPPER, Samuel James: The shores and cities of the Bodensee ... London 1881.  
 v.H., G.: Friedrichshafen a.B. Zürich o.J. (1887) (Europäische Wanderbilder 125)  
 Württemberg in Wort und Bild. Würzburg-Wien 1889<sup>2</sup> (Woerl's Reisehandbücher).  
 Kleiner Wegweiser für Friedrichshafen o.O.o.J. (ca. 1890).  
 DAHN, Felix: Erinnerungen. 4. Buch. Leipzig 1895.  
 ZINGELER, K.Th.: Rund um den Bodensee. Würzburg o.J. (Ende 19. Jh.).  
 Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein (Hg.): Taschen-Fahrplan für den Bodensee ... o.O. 1900.  
 BAEDEKER, K.: Süddeutschland. Leipzig 1901.  
 RITZ, Albrecht: Der Bodensee und seine Ufer. Stuttgart-Cannstatt 1902, o.J. (1905)<sup>3</sup>.  
 Der Bodensee und seine Umgebungen. Lindau 1905<sup>9</sup>.  
 SCHOBINGER, Eugen: Das schwäbische Nizza in: BuRh 12.7.1905.  
 HEER, J.C.: Freiluft. Konstanz o.J. (ca. 1905)  
 Deutsche Alpenzeitung, Sonderheft «Der Bodensee». Wien-München-Zürich 15.4.1907.



- K. Stat. Landesamt (Hg.): Das Königreich Württemberg, Band 4. Stuttgart 1907.
- MAYER, Josef: Illustrierter Führer von Friedrichshafen und Umgebung, Ravensburg 1908.
- HOPPE, O.F.: Friedrichshafen und der Bodensee. Friedrichshafen 1909.
- GSELL-FELS: Der Bodensee. München 1909<sup>5</sup>.
- WAIS, Julius: Bodensee-Führer. Stuttgart-Berlin-Leipzig 1909, 1913<sup>5</sup>.
- Verschönerungs- und Verkehrsverein Friedrichshafen (Hg.): Friedrichshafen a.B. Friedrichshafen 1910.
- Illustrierte Zeitung, Sondernummer «Der Bodensee». Leipzig 4.4.1910.
- ECKENER, Hugo: Der Bodensee in seinen Beziehungen zur Luftschiffahrt. In: Illustrierte Zeitung 4.4.1910.
- Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein (Hg.): Vom Bodensee bis zum Rheinfall. o.O. 1911, 1912.
- K. Stat. Landesamt (Hg.): Beschreibung des Oberamts Tettang. Stuttgart 1915.
- v. SCHOLZ, Wilhelm: Der Bodensee. München 1921.
- STRÖHMFELD, Gustav: Der Bodensee. Berlin 1924<sup>3</sup> (Griebens Reiseführer 184).
- Adress-Buch des gesamten Oberamtsbezirkes Tettang. Riedlingen 1929.
- MAYER, Josef: Der Bodensee im Wechsel der Zeiten. Konstanz 1929<sup>2</sup>.
- Bodensee ... Berlin 1936<sup>8</sup> (Grieben-Reiseführer 184).
- BAUMGARTEN, Monika I. u.a.: Baedekers Allianz Reiseführer Bodensee-Oberschwaben. Ostfildern-Kemnat 1989.
- SCHOBINGER, Eugen: Friedrichshafen vor 60 Jahren. In: BuRh 3.7.1907.
- 60 Jahre Württembergischer Yachtclub Friedrichshafen 1911-1971. Friedrichshafen 1971.
- TRAPP, Werner: Die Reise an den Bodensee. In: Leben am See 5, 1987, S. 8-26.
- WARNEKEN, Bern Jürgen: Bürgerliche Gehkultur in der Epoche der Französischen Revolution. In: Zeitschrift für Volkskunde 85, 1989, S. 177-187.
- WOLL, Hubert: Der Fremdenverkehr im Bodenseegebiet. Weinheim 1962.
- Württembergische Zeitung (Hg.): Festzeitung zur Eröffnung der Uferstrasse ... in Friedrichshafen am Sonntag, den 9. Juni 1912.

Für die redaktionelle Bearbeitung danke ich Herrn Werner Trapp, Konstanz.

#### *Sonstige Literatur*

- ADORNO, Theodor W.: Minima Moralia. Frankfurt 1980 (GS 4).
- BAUSINGER, Hermann: Zur Kulturgeschichte des Fremdenverkehrs in Südwestdeutschland. Weingarten 1988.
- BOELCKE, Willi A.: Friedrichshafens industrieller Aufstieg. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 47, 1988, S. 457-494.
- BÜNZ-EFFERDING, Anke/Elferding, Wieland: Absolutes Gehen. In: Freitag 15.3.1991, S. 22.
- HESSE, Hermann: Bodensee. Sigmaringen 1977.
- KRIPPENDORF, Jost u.a.: Freizeit und Tourismus. Bern 1987.
- KUHN, Elmar L.: Industrialisierung in Oberschwaben und am Bodensee. Friedrichshafen 1984 (Geschichte am See 24).
- DERS.: Schifffahrt und Verkehr im württembergischen Bodenseegebiet. In: Zeitschrift für Württ. Landesgeschichte 49, 1990, S. 269-280.
- LAUTERBACH, Burkhard: Baedeker und andere Reiseführer. Zeitschrift für Volkskunde 85, 1989, S. 206-233.
- MAIER, Fritz: Friedrichshafen Heimatbuch. Bd. 1. Friedrichshafen 1983 (a).
- DERS. (Hg.): Vor 50 Jahren eingeweiht: Der neue Hafbahnhof. Friedrichshafen 1983 (b).
- MATUSCHKE, Michael u.a.: Der Riedlepark und seine Geschichte. Friedrichshafen 1987 (MS).
- MESSERSCHMID, Max: 175 Jahre Friedrichshafen. Friedrichshafen 1986 (SR des Stadtarchivs FN 1).