

Elmar Kuhn

Fremdenverkehr in Friedrichshafen bis zum Ersten Weltkrieg

"Ein vermöge seiner schönen Lage und günstigen Verkehrsbedingungen eines bedeutenden Aufschwungs fähiger Bade- und Luftkurort" (SK 04.03.1892)

Inhalt

1. Von "Mazedonien" über "Interlaken" und "Nizza" zur "Industriestadt von Weltruf".....	1
2. Ausflügler und Kurgäste - Wer kommt nach Friedrichshafen?.....	5
3. Das touristische Kapital: Ein Luftschiff über dem König vor dem Alpenpanorama - Warum kamen die Touristen nach Friedrichshafen?.....	11
4. Essen, Baden, Spazieren, Konversieren, Jubeln - Was macht man im Urlaub in Friedrichshafen?	15
4.1 Baden.....	16
4.2 Promenaden	18
4.3 Unterhaltung.....	24
4.4 Sensationen	26
5. Stadt, Staat und König - Wer fördert wie den Fremdenverkehr?	29
6. Gehen unter Bäumen - eine Erinnerung	32

1. Von "Mazedonien" über "Interlaken" und "Nizza" zur "Industriestadt von Weltruf"

Der neueste Baedeker stellt Friedrichshafen als "Messe- und Zeppelinstadt am Bodensee ... die bedeutendste Industriestadt am Bodensee" vor (Baumgarten 1990). Die erste Beschreibung des Bodensees von 1783 setzte die Akzente nicht viel anders und betonte auch die wirtschaftlichen Funktionen: "Buchhorn eine kleine Reichsstadt, die eine Güterdurchfuhr und bayerische Salzniederlage hat" (Hünlin 1783). Mit der Salzniederlage hatte es zwar bald ein Ende und bis zur Industrie war es noch weit. Dafür förderte Württemberg nach der Bildung der neuen Stadt Friedrichshafen aus der alten Reichsstadt Buchhorn und dem aufgelösten Priorat Hofen 1811 den Güterumschlag mit solchem Erfolg, daß die Landesbeschreibungen während des ganzen 19. Jh. die Stadt als "Haupt-, Speditions- und Handelsplatz für den Verkehr und Italien" bezeichnen konnten. Spät, erst 1907, zu spät, fand der Fremdenverkehr auch amtliche Erwähnung: "viel besuchter Kur- und Fremdenort" (K. Stat. Landesamt 1907).

Wenn man die Erscheinungsjahre der Bodenseeführer als Indiz nehmen darf, beginnt ein eigentlicher Fremdenverkehr am Bodensee in den 20er und 30er Jahren des 19. Jhs., tritt in den wirtschaftlich schwierigen 40er Jahren wieder zurück, um dann in den 50er Jahren verstärkte Bedeutung zu gewinnen. In der ganzen ersten Jahrhunderthälfte interessieren sich Touristen für Friedrichshafen nicht als Ziel- und Aufenthaltsort. Trotz oder gerade wegen des Beginns der Dampfschiffahrt ab 1824 wiederholen die Reiseführer stereotyp die amtliche Charakteristik als "Hauptspeditionsplatz". Die durchaus gepriesene "ungemein schöne Lage" und selbst die Wahl als "allerliebster Sommeraufenthalt" (Weber 1826) durch das württembergische Königshaus reichen in diesen Jahrzehnten nicht aus, Fremde in nennenswerter Zahl zu längerem Aufenthalt anzuziehen. Dazu ermuntern sie kaum Schilderungen der Stadt als "sehr schlecht gebaut, klein mit schmutzigen Gassen" (Söltl 1836, vgl. Riecke 1844), gar als "kleines Mazedonien" (D'Houdetot 1825), und selbst über die "Neustadt", die 1811 neu erbaute symmetrische Verbindungsstraße zwischen Buchhorn und Hofen, gehen die Meinungen auseinander, ob sie aus einer "Reihe freundlicher Häuser" (Vogt 1840) oder "elenden Häuslein" (Braun 1873) bestehe.

Was Natur, Hof, einzelne wohlwollende Beschreibungen (u.a. Schwab 1827/1840) und auch der Bau von Badeanstalten 1847 nicht bewirken konnten, ermöglichte die Eisenbahn: "Seit Eröffnung der Eisenbahnfahrten ... ist man hier gewöhnt, täglich eine Menge Gäste ankommen zu sehen, welche teils Ausflüge an den reizenden Gestaden unseres Sees und in die Schweiz machen, teils sich damit begnügen, von hier aus die herrliche Aussicht auf die Gebirge unserer Nachbarländer zu genießen" (SK 09.08.1849). "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. 11 (SK 17.05.1853, vgl. Schwab/Klöpffel 1851).

Die Friedrichshafener nutzten die Situation gleich: „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“ (Schnars 1857). Doch die Konjunktur hielt zunächst an und die Hoffnungen wurden rasch unbescheiden: „Bald könnte Friedrichshafen ein zweites Interlaken werden“ (Schönhuth 1851/1863, Faber 1873), freilich ein billigeres, aber da dämpften andere Reiseschriftsteller doch die Erwartungen der Reisenden: „Der Vergleich hinkt“ (Schnars 1857).

Bis in die 70er 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 (SK 14.08.1878), war der Wendepunkt schon gekommen. Die Übernachtungszahlen der 80er 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“ (SK 16.06.1897). Freilich war von diesem Rückgang nicht nur Friedrichshafen betroffen, der Bodensee insgesamt war als Reiseziel aus der Mode gekommen. Selbst auf dem Buchmarkt hatte das Auswirkungen. Waren in den 70er Jahren noch eine Reihe von Reiseführern über den See erschienen, so ist vorläufig für die Jahre zwischen 1881 und 1900 keine einzige Neuerscheinung nachweisbar. Doch damit war auch schon der Endpunkt dieser wohl mit der allgemeinen wirtschaftlichen Lage Ende des 19. Jhs. zusammenhängenden Depression 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 ausgedehnter" (SK 30.08.1898). Und nach 1900 war ohnehin die "Reklame, die Zeppelin für den Bodensee" und insbesondere Friedrichshafen machte, "einfach riesenhaft" (SK 18.07.1908). "Tausende jedenfalls, Zehntausende, die ihren Plan für die obligate Sommerreise ins Gebirge machten, begannen nun im Kursbuch und auf der Karte sich umzusehen, wie man wohl bequem seinen Weg über den Bodensee, am liebsten über Friedrichshafen, nehmen könnte" (Eckener 1910). 1912 hieß es, "Friedrichshafen hat in den letzten 6 Jahren Zeiten großen Fremdenverkehrs erlebt

und einen großen Namen gewonnen" (SK 22.08.1912). Aber nicht nur die Fremdenzahlen stiegen in diesen Jahren, die Stadt selbst erlebte einen beispiellosen Aufschwung. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich von 1895 bis 1910 auf 7.000, bzw. von 1905 bis zum Ersten Weltkrieg auf 11.000. Der herrschenden "Kalifornien-Stimmung" scheint die Eigenwerbung als "Schwäbisches Nizza" (BuRh 1905, 20 und Schobinger 1905, aber Wais 1913) kaum zu entsprechen. Daß zu Nizza wie Interlaken einiges fehlte, beklagten auch unzufriedene Bürger beim Stadtschultheißenwahlkampf von 1907: "Wir müssen danach streben, das alte Renomé Friedrichshafens als Kur- und Fremdenstadt wiederzugewinnen" (Flugblatt in: Kuhn 1984, S. 378).

Im Krieg konnte Friedrichshafen mit wichtigen "Annehmlichkeiten" aufwarten, z.B. einer relativ guten Versorgung. "Reger Fremdenverkehr herrscht ... Durch die erschwerte Ausreise nach Österreich und der Schweiz haben sich die Sommerfrischler ... am deutschen Ufer behaglich niedergelassen. Die Hotels sind sämtlich gut besetzt ... und der Ausflugsverkehr mit Schiff und Bahn erinnert kaum daran, daß wir uns mitten im fürchterlichsten aller Kriege befinden" (Sb. 14.08.1916). Mit der Frequenz stieg der Haß der Einheimischen: "Der Fremdenverkehr am Bodensee ist heuer größer als je. Auf der gleichen Höhe bewegt sich aber auch die Abneigung und mitunter sogar der Haß gegen den Fremdenverkehr. Die Ursache dieser Erscheinung ist darin zu suchen, daß die Fremden um jeden Preis und in der rücksichtslosesten Weise Lebensmittel hamstern." (Sb. 21.06.1918). Nach Krieg und Inflation gab es den begüterten Mittelstand nicht mehr, der zur Zeit der Monarchie das Gros der Gäste gestellt hatte. In Friedrichshafen begann wieder die Diskussion, warum es als Fremdenverkehrsort so wenig attraktiv sei (Sb. Juni/Juli 1927). Gleichzeitig titulierte die Stadt wieder als "Luftkur- und Badeort von wachsender Bedeutung" (Grieben 1936, ähnlich Ströhmfeld 1924).

Fremdenverkehr in Friedrichshafen also von stets "wachsender Bedeutung" und Friedrichshafen doch nie ein richtiger Kurort? Seit dem Ersten Weltkrieg ging die Entwicklung in andere Richtung: "in Tat und Technik heimliche Hauptstadt des Bodensees" (Finckh, 1928) oder gar in die "Reihe der Industriestädte von Weltruf" (Adress-Buch 1929). Aber vorher, von der Mitte des 19. Jhs. bis zum Ersten Weltkrieg?

2. Ausflügler und Kurgäste - Wer kommt nach Friedrichshafen?

Wir unterscheiden heute Kurzzeit- und Langzeit-, oder Ausflugs- und Aufenthaltstourismus mit je unterschiedlichen Bedürfnissen und Auswirkungen. Beide Kategorien werden 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" (SK 09.08.1849). 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 überschwemmten. Beliebt war Friedrichshafen besonders als Ziel von Vereinsausflügen, als Tagungsort, sei es nun der oberschwäbischen Turner, der Boodenseefeuerwehrleute, der württembergischen Verkehrsbeamten, Treffen, deren Höhepunkt es war, wenn die Teilnehmer oder wenigstens eine Delegation dem König ihre Huldigung vorbringen konnten, und wenn es nur ein Dampferpfeiff bei der Vorüberfahrt vor dem Schloß war. Ein Sommersonntag, an dem die unterschiedlichsten Gruppen sich in der Stadt drängten, schildert das Seeblatt vom 15.07.1912:

"Der gestrige Sonntag stand im Zeichen eines starken Fremdenzuzugs. ... Jeder Zug und jedes Schiff war stets bis auf den letzten Platz besetzt und alle brachten Ausflügler und größere Vereine zum Teil mit Musikkapellen hierher. Ein äußerst lebhaftes Bild bot der Hafen, ein beständiges Kommen und Gehen, ein fortwährendes Drängen und wieder Stillstehen." Im weiteren zählt der Bericht die Gruppen auf, die an diesem Sommer-Sonntag in der Stadt eintrafen: ein Sonderzug des Zentralverbands der Brauerei- und Mühlenarbeiter von Heilbronn, mit dem Schiff von Konstanz das Unteroffizierskorps eines hessischen Infanterieregiments aus Darmstadt, aus der Schweiz die katholische Vereinigung der italienischen Arbeiter des Kantons St. Gallen, der Posaunenliederchor Winterthur, ein Ferien-Sonderzug von Leipzig und Dresden.

"Fast beängstigende Formen ... nahm der Menschenstrom" (Sb. 05.08.1908) an, wenn wieder einmal Zeppelin-Aufstiege erwartet wurden und die "Züge aller Richtungen Menschengescharen brachten ohne Ende" (Sb. 09.10.1907). Als einen

gewissen Indikator für die Entwicklung des Ausflugsverkehrs wird man die Personenbeförderungszahlen der württembergischen Bodenseeschifffahrt benutzen können, sie übertrafen die 50.000er Marke erst nach 1850 und stiegen dann bis Ende des 19. Jhs. 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 (Kuhn 1990).

Weniger gern sah man eine zweite Kategorie von Touristen, die Durchreisenden. Schon in den Anfängen des Fremdenverkehrs wurde bedauert: "die 6 täglich von Friedrichshafen abgehenden Boote entführen freilich alsbald die Mehrzahl der auf der Bahn Ankommenden" (SK 22.07.1851). "Das Ziel der meisten Reisenden ist immer wieder Ragaz, Pfäfers, Chur, Via Mala" (SK 25.08.1858). Von den Klagen des letzten Viertels des 19. Jhs. haben wir schon gehört: "Das Seegebiet ist nicht mehr ... Mittelpunkt ... , sondern in der Hauptsache Durchgangspunkt des Verkehrs, die Zahl der Fremden (Kurgäste) verschwindet gegenüber der Zahl der Passanten" (SK 12.06.1897). Die Reiseführer nach 1900 hoben alle den starken "Durchgangsverkehr nach der Schweiz" hervor. "Wohl kennen viele den See noch als angenehmen, raschen Übergang zu den großartigen Naturschönheiten der Schweiz und Tirols" (Wais 1913, vgl. Ritz 1905). Mayer beschwört seine Leser geradezu: "Eile nicht flüchtig vorüber an dieser Stadt; halte dich wenigstens einige Tage darin auf" (Mayer 1908). Wohl nur wenige Jahre sorgte dann die "Zaubermacht des Namens Zeppelin", daß Friedrichshafen "von der untergeordneten Position als Durchgangsstelle zur bedeutungsvollen festen Reisestation avanciert in dem stetig wachsenden ungeheuren Andrang der begeisterten Menschenmassen" (Hoppe 1909). "Die Zeit hat diese Hoffnungen revidiert" (N. Jacques nach Sb. 20.09.1913).

Damals wie heute schätzte man am meisten jene Gäste, die anreisten, "um für Tage und Wochen der Saison hier einzumünden und Leib und Lunge zu stärken und zu recken" (Schobinger 1905) und dann gar wie Felix Dahn von 1874 bis 1995 16mal wiederzukehren und gedachten, "das bis an unser Ende fortzuführen ... und keinen anderen Ort ... zum 'buen retiro' (zu) küren, als jenes liebe Gartenstädtlein" (Dahn 1895). Zur Einschätzung von Bedeutung und Entwicklung des "Langzeittourismus" ließen sich nur folgende Zahlen ermitteln:

1850	über 9.800 Fremde	(SK 15.11.1850)
1887	8.429 Fremde (nur Juli bis Sept.)	(SK 06.12.1888)
1888	7.280 Fremde (dto.)	(a. a. O.)
1907	19.650 Personen (dto.)	(Sb. 22.02.1908)
1909	49.346 Personen (Juli bis Sept.: 21. 751)	(Sb. 14.02.1910)

zum Vergleich:

1932/33	44.578 Fremde (Sommerhalbjahr 35.286)	(Sb. 20. 02. 1933)
1986	111.339 Ankünfte	(IBV-Jahresbericht 1986/87)

Auch wenn die Zahlen nur bedingt vergleichbar sind, lassen sich an ihnen doch der erste Höhepunkt nach dem Eisenbahnanschluß, die Depression im letzten Jahrhundertviertel und der starke Anstieg nach 1900, bedingt durch das "Zeppelin-Fieber" erkennen, wobei 1909 das Ergebnis durch viele Kurzaufenthalte verfälscht ist. Aber erst im Vergleich mit den anderen Uferorten erschließt sich der touristische Stellenwert Friedrichshafens.

Daß "der Zufluß von Fremden ein bei weitem größerer ist, als in der Stadt Lindau" (Schönhuth 1863), bezog sich wohl schon damals primär auf den Ausflugs- und Passantentourismus. Denn erst wenn man zu den Übernachtungszahlen "die große Zahl derjenigen Reisenden, welche den Ort bei Tag passierten, ferner ... den Besuch von etwa 5.600 Handwerksgehilfen x. (zählt) so erscheint eine Personenfrequenz, wie sich deren wenige Orte zu erfreuen haben" (SK 15.11.1850). Vergleicht man nur die Zahl der übernachtenden Fremden, fällt Friedrichshafen z.B. 1907 mit knapp 20.000 Fremden weit hinter Konstanz mit 88.000, Schaffhausen 77.000, Lindau 61.000, Bregenz 43.000, Ravensburg 38.000, St. Gallen 36.000, aber immerhin noch vor Überlingen mit 7.000, zurück. "Daraus geht hervor, daß im Obersee Lindau und Bregenz bevorzugte Punkte sind, daß aber auch Untersee und Rhein mit Konstanz und Schaffhausen sehr gern aufgesucht werden" (Sb. 22.02.1908, vgl. auch v.H. 1887 u. Woll 1962).

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 (Sb. 09.08.1912). "Die Erscheinung ist jedes Jahr die gleiche. Der Fremdenstrom beginnt mit Eintritt der Schul- und Gerichtsferien und endigt mit Schluß derselben" (SK 06.08.1895). Dann nützten auch Appelle nichts, daß "doch die Monate Mai und September bei uns einen mindestens ebenso schönen und genußreichen Aufenthalt bieten" (SK 24.05.1886).

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 Hörsaale auf einige Zeit Lebewohl und wandert in die Canicularferien" (Bodensee 1870)? Gerne hob man die "Gäste aus dem Norden" (SK 07.09.1858), 1862 gar "eine Anzahl russischer Familien, welche sich über den hiesigen Aufenthalt sehr befriedigt aussprechen" (Sk 06.09.1862) 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, hie und da auch Italienisch Ausdrücke des Behagens und Wohlgefühls zu vernehmen" (SK 30.08.1898). Aber in der überwiegenden Mehrzahl wählten doch "Beamte und Bürgerliche, zunächst aus Schwaben und vorab aus dessen Hauptstadt, Friedrichshafen zum Ort ihrer sommerlichen Erquickung" (Schobinger 1905). Für den neckarschwäbischen Honoratioren waren Friedrichshafen und Rorschach die "besuchtesten Orte am See". "Sie sind die Zentralpunkte für das schwäbische Kontingent der Uferbesatzung am See, und zwar ist die schwäbische Hauptstadt selbst bei weitem am stärksten vertreten" (SK 14.08.1878). "Es wird überhaupt in Württemberg wenige Geistliche, Professoren, Beamte, Fabrikanten, Kaufleute usw. geben, die nicht in diesem oder jenem Sommer einige Zeit Friedrichshafen besuchen" (Bodensee 1870).

Genaueren Aufschluß vermitteln uns nach 1900 für die Spitze der sozialen Gästehierarchie die regelmäßig veröffentlichten Gästelisten der besten Hotels. Da stiegen der Konsul aus Hamburg, die vielen Räte, der Kommerzienrat aus Berlin, der Ministerialrat aus Wien, der Ökonomierat aus München, der Justizrat aus Breslau, der Forstrat aus Wiesbaden oder Kunstmaler aus Paris und Unbetitelte aus New York im Kurgartenhotel ab, aber die Hälfte der Gäste stammten in der Regel doch aus Stuttgart und Nordwürttemberg. Das sah in den großen Hotels der

Nachbarschaft ganz anders aus: der Anteil der Norddeutschen im Bayerischen Hof Lindau war beträchtlich größer, mit der Nationalität der Gäste im Inselhotel Konstanz konnte Friedrichshafen schon gar nicht konkurrieren. Erst im Ersten Weltkrieg, als man die Fremden nicht mehr gerne in der Stadt sah, entdeckte man unter ihnen "meistens Norddeutsche" (Sb. 21. 06. 1918).

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 und dafür den Gasthof "Rad" am Hafen aufgegeben hatte. Seine Gärten bis zum See, die schöne Aussicht und die Ausstattung "mit allem Komfort" wurden in den Führern gepriesen. 1857 hielt 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" (Schnars 1857). Oberhalb des Schlosses anstelle der heutigen Bodenseeschule lag der "König von Württemberg", "einfacher eingerichtet, bietet aber eine recht gute Küche" (Schnars 1857), "mit Gartenanlagen und freier Aussicht nach allen Seiten" (Bodensee 1870). Der vierte wichtigere Gasthof, die "Krone", "die sich durch größere Billigkeit auszeichnet und einen kleinen Garten am See besitzt" (Schnars 1857), später aber auch "1. Rangs" (Bernhard 1879), stand in der Karlstraße anstelle des Stifts St. Antonius. Der Krone und ihrem Wirt, "mit dem und mit dessen ganzem Haus uns im Laufe der Jahre eine schöne, gemütvolle Freundschaft verknüpfen sollte", setzte Felix Dahn in seinen Erinnerungen ein literarisches Denkmal. Hier schrieb er "seit 1874 so viele, viele Dichtungen und wissenschaftlichen Werke" (Dahn 1895).

An weiteren preisgünstigeren Gasthöfen bestanden in dieser ersten Aufschwungphase des Fremdenverkehrs u.a. in der Friedrichstraße noch "Sonne" (später "Spezial-Haus für Geschäftsreisende"), in der Karlstraße "Grüner Baum", "Kreuz", "Adler", "Rad", in der Wilhelmstraße "Dreikönig". In der Depressionsphase mußte das "Deutsche Haus" seine Zimmer auf die Hälfte reduzieren, mußte ca. 1871 der "Schwanen" schließen, 1893 wurden der "König von Württemberg", 1897 die "Krone", am Ende des Ersten Weltkriegs 1918 noch das "Deutsche Haus" verkauft, so daß am Ende unserer Epoche keines der renommierten Hotels vom Beginn unseres Zeitraums mehr existierte. Der Depression fiel auch das in den 70er Jahren

nur kurzlebige Hotel I. Rangs "Bellevue" an der Friedrichstraße zum Opfer. Dagegen überlebten von den Neugründungen der 70er Jahre der "Seehof" beim Schloß und "Stern" in der Altstadt zwischen Karlstraße und See. Im neuen Aufschwung nach 1900 wurden die bestehenden Hotels und Gasthöfe vielfach vergrößert, aufgestockt und modernisiert, aber auch neue Etablissements eröffnet. Hervorzuheben sind das "Seehotel Müller" hinter dem Hafenbahnhof, das "Lamm" als westliches Pendant zum Deutschen Haus am Stadtbahnhof und der noch bestehende "Buchhorner Hof" in der westlichen Friedrichstraße.

Der wichtigste Neubau aber war das Kurgartenhotel 1909 anstelle des vorigen Kursaals und des heutigen Graf-Zeppelin-Hauses. Durch die "Zauber Macht des Namens Zeppelin" hatte sich "ein ständiges vornehmes Reisepublikum herausgebildet" und nun "fehlte es da ... an einem diesen gesteigerten Ansprüchen genügenden Hotel, an einer Unterkunftsstätte, die ... 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 (Hoppe 1909), in den alsbald Graf Zeppelin von seiner vorigen Wohnung im "Deutschen Haus" übersiedelte, das nunmehr vom ersten Platz verdrängt war. Im ganzen zählte die Stadt 1905 "27 Hotels, Gasthöfe und Wirtschaften. Diese Zahl war in den 1870er Jahren höher; sie hat sich eben seitdem wieder dem Bedürfnis angepaßt" (BuRh 07.06.1905).

Der weniger begüterte Mittelstand konnte in Privatwohnungen unterkommen. An ihnen war "kein Mangel, sowohl an eleganten Salons, als auch an einfachen Gelassen" (Faber 1873, vgl. Bodensee 1870). Ab 1887 wurden diese "Privat-Logis durch das unter dem Kur-Komitee stehende Wohnungsbureau" im Bureau des "Seebatts" vermittelt. Allerdings warnte Herr Schnars 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".

Trotz allem "bewunderswerten Aufschwung" (K. Stat. Landesamt 1915) stand der Fremdenverkehrsort Friedrichshafen "im Durchgangsreiseverkehr ... in vorderster Reihe, als Kur- und Seebadeort erfreut(e) sich die Stadt (zwar) lebhaften Besuchs", wurde aber von den Nachbarstädten doch auf einen mittleren Rang verwiesen.

3. Das touristische Kapital: Ein Luftschiff über dem König vor dem Alpenpanorama - Warum kamen die Touristen nach Friedrichshafen?

Was suchten sie hier, was fanden sie?

In einem waren sich die Bodenseeführer einig, das Stadtbild lohnte einen Besuch Friedrichshafens nicht. Den Engländern wurde es schonend beigebracht: "the appearance of Friedrichshafen is not striking" (Capper 1881). "An stattlichen eleganten Gebäuden ist Friedrichshafen nicht reich ... die eng und unregelmäßig gebaute Altstadt ... bietet überhaupt wenig Sehenswertes dar" (Schönhuth 1863, vgl. Zingeler Ende 19. Jh.).

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, 1850 - 85 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 (Mayer 1983b, FA 18.05.1901). Die Häuser der Neustadt kamen in der Regel besser weg, doch finden sich auch hierzu negative Urteile: sie "bieten gerade keine architektonischen Schönheiten" (SK 20.11.1850). Und noch 1897 wird der "Eindruck des Unfertigen, Unzulänglichen, welcher der Friedrichstraße anhaftet" (SK 16.06.1897) bemängelt. Die Führer hatten Mühe, selbst hier im vornehmen Westen wenigstens einige bemerkenswerte Villen aufzuzählen, genannt wurden insbesondere immer wieder die Villen Taubenheim (K. württ. Oberstallmeister 1805-94), Mittnacht (Württ. Ministerpräsident 1876 - 1900) nördlich des Schlosses und später Bühler (Hofrat und Reichstagsabgeordneter, gest. 1892) in der heutigen Uferanlage. Sonst stachen im 19. Jh. nur noch das Hotel "Deutsches Haus" und als einziges öffentliches Gebäude, der Stadtbahnhof hervor.

Herr Dahn schätzte freilich gerade "die Mischung des Freundlich-Sauberen der kleinen Landstadt mit ihren schmucken Häuslein und ihren sorgfältig gepflegten, blumenbunten Vorgärtlein - dieses kleinstädtische Wesen also ... das durchaus nicht den vollen Reiz des Ländlichen ausschloß, wie die durch die Hauptstraße uns freudig brüllend entgegenwandernden Kühe darwiesen - nebst Spuren ihrer Vorgängerinnen!" (Dahn 1895).

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. Die eigentlichen Attraktionen hier waren viel eher die Schloßbewohner und der Schloßpark. Barockbauten fanden im 19. Jh. noch wenig Gefallen. Nur ein einziger Reiseführerautor verstieg sich zum Urteil, daß Schloß Friedrichshafen "den feenhaften Königsschlössern in Oberbayern und am Starnberger See nichts nachgibt" (Woerl 1889). Zu Beginn dieses Jahrhunderts fallen dann die Würdigungen nach dem Bau "einer stattlichen Schar neuer freundlicher Landhäuser" und "Verschönerung der Gebäude" der Altstadt freundlicher aus (SK 22.08.1912). Nun verschwanden auch die Mithäufen aus der Innenstadt. Aber auch jetzt warnt noch der ortsansässige Lehrer: "Erwarte in dieser Stadt nichts Großartiges. Vergebens suchst du da glänzende Privatgebäude" (Mayer 1908).

Mehrfach wurde nun auch "das wenig repräsentative Aussehen der staatlichen Gebäude am Hafen in Friedrichshafen" diskutiert (Sb 20.07.1902). Es kam dann zwar zum Neubau des Postgebäudes und des kommunalen Rathauses, nicht mehr aber zur geplanten historistischen "Dekoration" des Salzstadels (vgl. Kuhn 1985, S. 211 - 216). Die damals vorgetragene Warnung, "das altertümliche Ufer vom Hafen bis zum Spital zu einem Tummelplatz hochmoderner Baustile umzugestalten" (Sb. 26.07.1902), wurde erst in den letzten Jahrzehnten nicht mehr beachtet.

Statt des wenig rühmenswerten Stadtbildes nennt ein Artikel in der Fremdenverkehrs-Fachzeitschrift "Bodensee und Rhein" drei andere Faktoren, die Friedrichshafen "zu einer bevorzugten Stätte am Bodensee ... aufleben ließen". Wir gruppieren sie hier etwas um:

- "Was die Natur selbst dem herrlichen Fleck Erdboden alles geschenkt hat" in Verbindung mit der Verkehrslage,
- "Die Landesherrn haben das Aschenbrödel zu einer Prinzessin gemacht",
- "Was die Luftschiffe des genialen Mannes für Friedrichshafen zu bedeuten haben" (BuRh 27.07.1912).

"So unbestritten auch Konstanz den ersten Rang unter den Städten des Bodenseeuferes 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!" (v.H. 1887). Den Preis der schönen Aussicht unterließ kaum ein Autor. Unterschiedliche Akzente setzten sie im poetische Aufwand oder in der präzisen Benennung jeden Berggipfels. Der Vergleich mit Lindau fiel in diesem Punkt stets zugunsten Friedrichshafens aus. "Der Blick auf See und Gebirge ist ... schöner als in Lindau, wo sie nur die linke Flanke füllen, während gerade in Friedrichshafen - etwa in der Mitte des Sees - die blauen Fluten den Vordergrund und die ganze Bergkette ... majestätisch abschließend den großartigen Hintergrund bilden. Beleuchtungen von Vordergrund, See und Gebirge ... zählen zu dem Allerschönsten, das ich diesseits der Alpen kenne" (Dahn 1895, vgl. Schwab 1827, Schönhuth 1863, Faber 1873, dagegen Schnars 1859) .

Schwerer fällt die Argumentation Autoren, die sich gemüßigt fühlen, den Bodensee und Friedrichshafen im Vergleich mit der Schweiz oder gar gegen Attacken des Baedekers zu verteidigen, "daß die (Bodensee-)Landschaft mit derjenigen anderer Schweizer Seen sich nicht messen könne". Nur der "Neuling (könne) den See zu groß, die Ufer zu fern, die Berge zu niedrig" finden. Dagegen hebt der Autor einer ausführlichen Analyse der Fremdenverkehrs-Baisse Ende des Jahrhunderts den "Reichtum der Farben", die "Mannigfaltigkeit der Beleuchtung" und die "feierliche, erhabene Ruhe ... über dem Bilde" hervor. Seine Hoffnung, daß sich die "Gunst der reisenden Welt ... wieder so wie früher unserem See zuwenden wird", ging schnell in Erfüllung (SK 12.06.1897). Dazu trug zweifellos auch der "große Vorzug der zentralen Lage" bei, die Wais 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" (Mayer 1908). 1824 nahm von hier aus das erste Dampfschiff seine Fahrt auf und 1847 wurde Friedrichshafen als erster Ort am See an die Eisenbahn angeschlossen; um 1900 war mit der Fertigstellung der Bodenseegürtelbahn auch die Ost-West-Richtung ausgebaut worden. Die Stadt besaß zwei Bahnhöfe, auf dem Hafenbahnhof 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" (K. Stat. Landesamt 1915).

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. "Die Anwesenheit der Majestäten ... zieht manchen Fremden und natürlich viele Württemberger an" (Bodensee 1870, vgl. Zingeler, Ende 19. Jh.). Deutlicher sprach es die Schwäbische Kronik aus: "Der Sommeraufenthalt des königlichen Hofes ... durch welchen allein schon ein reges Leben in der Stadt seinen Einzug hielt" (SK 29.09.1899) 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!" (BuRh 27.07.1912, vgl. v.H. 1887). Ironischer sieht es der Pfarrer Hans Jakob aus dem benachbarten Hagnau, der sich mokiert: "Im Kurhaussaal war 'die große Welt' vom Hafe versammelt zu einem Konzert und die große Welt vom Hafe 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" (Hansjakob 1893/1969).

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 (vgl. HSAS, E 151 c 11, Bü 146 und Dahn 1895). 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 (v.H. 1887) und "bis sechs Stunden Entfernung der Zudrang groß" war (SK 18.07.1881).

Die dritte Hauptattraktion der Stadt, die Luftschiffe, verschafften Friedrichshafen endlich eine entscheidende Zusatzsensation gegenüber seinen Konkurrenten und zogen in Massen auch ungekrönte Häupter an. "Wieviel tausend Deutsche und Ausländer mögen schon dieses Ballons wegen dem früher so stillen Städtchen zugespilgert sein?" (BuRh 27.07.1912).

Der stets besonnte Ausblick auf See und Alpen, der Anblick des heimischen Königspaares und (nach 1900) darüber ein stolzes Luftschiff kreuzend: Das erhoffte sich der Feriengast in Friedrichshafen, mehr konnte ihm kein Aufenthalt in einer anderen Bodenseestadt bieten.

4. Essen, Baden, Spazieren, Konversieren, Jubeln Was macht man im Urlaub in Friedrichshafen?

Erfreulicherweise hat 1878 ein Korrespondent des Stuttgarter Schwäbischen Merkurs den Tagesablauf eines Urlaubsgastes in Friedrichshafen detailliert unter dem Titel "Stilleben am Bodensee - Hüben und Drüben" beschrieben. Das württembergische "Kontingent" verteilte sich damals "zu ziemlich gleichen Quoten" auf Friedrichshafen und Rorschach, wo "das Programm des Tages ... so ziemlich dasselbe" war. Ich gebe nur den Ablauf wieder: Morgenspaziergang, Kaffee, Morgenklatsch über den vorigen Abend, Bad, Frühschoppen, Table d'hôte, Kaffee auf der Terasse, Fußtouren und Nachfahrten, Bier und Wein am Abend, gelegentliche Höhepunkte mit Rundfahrten auf dem See, Besuch eines Aussichtspunktes, u. U. sogar Besteigung des Säntis. (SK 14.08.1878).

20 Jahre später beschreibt die gleiche Zeitung den schon etwas vielfältigeren Zeitvertreib: "Auf allen Spazierwegen ... , dann aber hauptsächlich in den Badeanstalten und abends in den am See gelegenen Erfrischungslokalen bewegt sich eine Masse den Einheimischen fremder Gestalten ... Baden, Schwimmen, Dampfschiff- und Gondelfahren, Rudern, Angeln, Radeln auf unseren glatten, für diesen Sport besonders geeigneten Straßen, Promenaden, besonders in dem prächtigen Schloßgarten, füllen den Tag für die Kurgäste angenehm aus. Abends treffen sich Gleichgesinnte oder Gleichsprachige in den verschiedenen

Erholungsstätten, wenn nicht ein ... Konzert oder Fest alle Anwesenden vereinigt"
(SK 30.08.1898) .

4.1 Baden

"Baden, Schwimmen" (vgl. Zingeler Ende 19. Jh.), damit begann der Tag nach dem Frühstück, wie ja auch Gustav von Aschenbach am Lido den "Vormittag am Strande" verbrachte "wenn die Sonne noch milde war und das Meer weißblendend in Morgenträumen lag". Allerdings konnte man sich in Friedrichshafen keine "gemietete Strandhütte zuweisen, ... Tisch und Sessel hinauf auf die sandige bretterne Plattform stellen (lassen) und ... sich bequem (machen) in dem Liegestuhl" (Thomas Mann: Tod in Venedig). Denn hier am Bodensee war "erwachsenen Personen das Baden vom freien Bodenseeufer aus, d.h. ohne Benützung eines im See stehenden Badehauses, verboten" (Vorschrift betr. das Baden am Bodenseeufer, Sb. 24.07.1900). 1846/47 hatte eine Aktiengesellschaft zwei "comfortabel eingerichtete" Badehäuser in der Bucht vor dem späteren Stadtbahnhof errichten lassen. Sie wurden als "die größten und besten am ganzen Bodensee" gepriesen (v.H. 1887, vgl. Ritz 1905, Fels 1909). Der ortsansässige Hofrat Dr. Faber vermittelt uns 1873 ein genaueres Bild der Badeanstalten: "Das 'Frauenbad' enthält acht Einzelkabinette und zwei größere Kabinette, von welcher letzteren jedes von vier bis fünf Badenden zugleich benützt werden kann: eines derselben, mit erhöhtem Boden, ist Kinderbad; ein Kabinett enthält Douchevorrichtungen. Das 'Herrenbad' enthält zehn Einzelkabinette (worunter ebenfalls Douchekabinett), ein mit besonderem Komfort und Eleganz ausgestattetes sog. Nobelkabinett ... einen großen Ankleideraum, der unmittelbar in den offenen See führt, für Schwimmer. Den Boden jedes Einzelkabinetts bildet ein Rost, welcher nach der Höhe des Wasserstands höher oder niedriger gestellt werden kann. Von jedem Kabinett führt eine Treppe in den offenen See, so daß der Badende nach Belieben im Kabinett, oder im freien See sein Bad nehmen kann."

1913 löste sich die "Bade-Gesellschaft" auf, da "die derzeitigen Anstalten schon lange nicht mehr den Bedürfnissen entsprechend", "nicht mehr in das Weichbild der Stadt" paßten (Sb. 27.02.1913) und die Stadt eine Anlage wünschte, "die auch würdig war, sich neben der modernen Uferstraße zu zeigen". Die Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs verlangte, "Herren- und Frauenbad in einer

gemeinsamen Anlage unterzubringen, den Betrieb jedoch bei beiden wieder vollständig abzutrennen. Zentrale Lage, harmonische Anpassung an das ... königliche Schloß und möglichst wenig Behinderung des freien Blicks auf die Alpenkette waren Hauptbedingung" (Sb. 31.10.1913). Der Weltkrieg verhinderte jedoch die Ausführung eines der vom Preisgericht (der u.a. der königliche Kabinettschef und Prof. Bonatz angehörten) prämierten Entwürfe (vgl. Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen, Elsaß-Lothringen 29.11.1913). Im Krieg mußte sogar das Frauenbad abgebrochen werden (Sb. 09.12.1916 und 26.02.1917). Daß die Frauen nun wöchentlich nur 9 Stunden das Herrenbad benutzen durften, während den Herrn 82 Stunden zugestanden blieben, dagegen regte sich sogar ein erster weiblicher Leserbriefprotest (Sb. 26.06.1917). Nachdem ein Sturm auch noch das Herrenbad beschädigt hatte, wurde 1919 der Badebetrieb in ein neuangelegtes Strandbad westlich des Schlosses verlegt, das, 1927 ausgebaut, wieder als "das weitaus größte am Bodensee überhaupt" und "erstklassiger Anziehungspunkt der Fremden" propagiert wurde (Sb. 27. und 31.05.1927). Nun schwamm man nicht mehr in erster Linie zur Gesundheitsvorsorge, sondern zum sportlichen Vergnügen.

Faber erwähnt außer der "Aktienbadeanstalt ... noch mehrere, von Privaten erbaute und zweckmäßig eingerichtete kleinere Badhäuser ... , welche den Badgästen zur Benützung zu Gebote stehen" (Faber 1873). Baden wurde damals weniger als bloßes Vergnügen oder Sport betrachtet, sondern als "Kurmittel". Deshalb hatten in den 50er und 60er Jahren auch noch die Amtsärzte "die Aufsicht und Leitung" der Badeanstalten (Schnars 1857, Schönhuth 1863). Wegen der "kühlenden und zugleich erregenden Wirkung der Bodenseebäder" wurde "eine Dauer von fünf Minuten in der Regel (als) das höchste" empfohlen (Faber 1873, auch noch Mayer 1908). Nachmittags nahm man nur noch Sonnenbäder (Sb. 26.06.1917). Wer den See scheute, konnte "warme und kalte Wannen - Seebäder" in Kabinetten des Herrn Krehl, später des Konditors Gammel und zuletzt des Gasthofes Sternen nehmen (vgl. Höchel 1854, Schnars 1857, Schönhuth 1863, v.H. 1887, Bodensee 1905, Fels 1909).

Eine systematischere Pflege von Gesundheit oder auch nur Aussehen ermöglichte das 1862 als zweites in Deutschland erbautes "Türkische Bad". Es unterschied sich von den bekannten Dampfbädern eben dadurch, daß hier "kein Dampf entwickelt wird, der die Badenden belästigt". Die Bäder sollten "in erster Linie zur Reinigung der

Haut ... , wie zur Conservierung und Verschönerung derselben ... , hauptsächlich aber therapeutischen wie hygienischen Zwecken dienen", wobei angeblich "unendlich groß ... das Heer der Krankheiten (war), in denen sie sich schon heilsam und heilend erwiesen haben". Das Bad war für Jahrzehnte für die Reputation als Kurstadt "von größtem Nutzen und eine der Hauptzierden des Ortes" (Schönhuth 1863). Zwei Jahre nach der Gründung wurde "ein Drittel der hiesigen Badgäste mit dem hier üblichen Ausdruck als 'Türken', d.h. als Besucher der genannten Anstalt, klassifiziert" (SK 20.07.1864). 10 Jahre später hatte "das rühmlichst bekannte Etablissement ... die hohe Ehre, dem höchsten Kurgast, Sr. Maj. dem König, Bäder verabreichen zu dürfen" (SK 07.07.1874). Nach einem Brand 1880 wurde das Bad erweitert, wieder aufgebaut 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" (Schobinger 1905) für einen 4wöchigen Aufenthalt entsprachen allerdings dem 1/4-Jahresverdienst eines Industriearbeiters. Um eben diese unterzubringen, die vorher den Aufenthalt hier nicht bezahlen konnten, erwarben im Ersten Weltkrieg die Zeppelin-Betriebe das "Hüflerheim".

Heilkräfte wurden im übrigen nicht nur dem Wasser, sondern auch Klima und Luft zugeschrieben: "Die glückliche Kombination von Höhenklima mit wichtigen Eigenschaften des Seeklimas hat auf den menschlichen Organismus einen unverkennbar günstigen Einfluß ... Das Klima ist ein gelinder regendes, kräftig tonisierendes, roborierendes" (Faber 1863). Als weitere "Unterstützungsmittel einer Badekur" wurden Mineralwasser im Kursaal ausgeschenkt, Traubenkuren angeboten und, wie es damals chic war, "Gelegenheit zum Molkentrinken (geboten), indem die Ziegenmilch aus dem Appenzell bezogen und die Molken aus derselben von einem Schweizer" (SK 15.06.1876, Faber 1873), 10 Jahre früher sogar von einer echten "Appenzellerin bereitet" wurden (Staiger 1867).

4.2 Promenaden

Bademöglichkeiten waren gewissermaßen Zusatzangebot eines Ortes am See. Spazierwege 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, im Kennenlernen und nicht in der Konsumdemonstration sich ihres Statusses zu vergewissern. Aber an "anmutigen Spaziergängen" fehlte es zu Beginn der Friedrichshafener Fremdenverkehrsgeschichte (Schnars 1857). Und noch 1862 wurde "das Bedürfnis nach schattigen Spaziergängen" artikuliert (SK 23.03.1862). 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 Kieselsteinen ihren Weg ... machen" mußten (SK 20.11.1850, 19.04. und 16.07.1852). Zunächst die einzige und noch später die beliebteste Promenade war die sog. Neustadt, die trapezförmige symmetrische Verbindung von Altstadt und Schloß über Karl-, Friedrich-, und Olgastraße, eine "Art Corso en miniature für die ... Badgäste" (Schönhuth 1863). "Vorbeiführend an lieblichen Gärten 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 entfalten" (v.H. 1887). Allerdings bemäkelte wenig später ein Kritiker, hier "erblühe die Gloire de Dijon in Peterling und Marschall Niel paradiert dort unter Kartoffeln". Und wenn amtlich als "einzigartiger Schmuck der Friedrichstraße ... der 100jährige Baumbestand" hervorgehoben wird, "der den Spaziergang auch zur heißen Sommerszeit erträglich macht" (K. Stat. Landesamt 1915), dann vermißt der Kritiker wieder, "daß man vor lauter Bäumen wenig oder nichts von See und Gebirge sieht" (SK 16.06.1897).

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" (Schnars 1857). 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" (Heer 1905).

In der zweiten Aufschwungphase des Friedrichshafener Fremdenverkehrs in den 1860er Jahren und noch vor der Verschönerung des Schloßparks entstanden zwei weitere Parks. 1862 erwarben Karl und Olga, damals noch als Kronprinzenpaar, den Riedlewald nördlich der Stadt, um ihn "in einen Park umschaffen" zu lassen und "dessen Promenaden in dankenswerter Munifizienz auch dem Publikum" zu öffnen (Sb. 30.03.1862). "Nach allen Seiten hin hübsch angelegte Fuß- und Fahrwege mit zahlreichen Ruhebänken versehen, bieten eine wahre Erholung für alle, welche Waldes-stille, Kühle und würzige Tannenluft (Ozon) suchen" (v.H. 1887). Bedingung der Kronprinzessin war, daß die Stadt auf ihre Kosten eine Lindenallee von der Neustadtpromenade zum Riedlepark, die heutige nördliche Olgastraße, anlegte. Nach dem Tod der Königin Olga 1892 erwarb die Stadt den Park. Durch die Verlegung des Luftschiffbaus 1908/09 auf das Gelände westlich des Riedlewalds wurde der Park beträchtlich "verstümmelt", aber durch "schöne Sitzbänke und Waldwege verfeinert" (SK 23.08.1910 und 22.08.1912).

Drei Jahre nach Anlage und Öffnung des Riedleparks erhielt die Stadt 1864 von Karl und Olga einen dritten Park überlassen und bald geschenkt, den am See gelegenen Garten der Villa Taubenheim, der nun als "Kurgarten am See ... den Fremden einen erwünschten Vereinigungspunkt" bot (SK 29.06.1865). In diesem Garten entstand 1871/72 das Kurhaus. In den Niedergangsphasen des Fremdenverkehrs wurde der Park "wenig mehr von den Fremden benützt". In ihm konnte "niemand den See sehen", den das Kurhaus verdeckte, das wiederum vom Kurgarten "vor den Fremden ... versteckt" wurde. Die Terrasse vor dem Kurhaus galt zwar wieder "vermöge ihrer unvergleichlichen Aussicht (als) der schönste, der Öffentlichkeit unbeschränkt zugängliche Platz am Bodensee", war aber selbst wieder "über die Maßen nüchtern, kahl, leer. Eine steinerne Terrasse und ein Platz von Kies und nichts als Kies ... kein Blumenrabatt, keine Kübelpflanze, keine Laube" (SK 16.06.1897, vgl. SK 10.02.1909). Die Situation änderte sich, als 1909 anstelle des abgebrochenen Kurhauses das vornehme Kurgartenhotel erbaut wurde, und damit der bislang "einzige städtische Platz am See" der Öffentlichkeit entzogen wurde.

Etwa gleichzeitig mit den zwei Parks wurden in den 60er 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 Tettwang in den Seewald" geschaffen (Faber 1873, vgl. SK 23.03. und 22.05.1862, 15.06.1876). Eine Diskussion in der Stuttgarter Presse um die Fällung von Silberpappeln an der Straße nach Eriskirch signalisierte den Friedrichshafenern, "welches Interesse an dem Gedeihen ihres Kurorts genommen wird, wie sehr man dabei aber auch auf Erhaltung der bestehenden schattigen Wege größten Wert legt" (SK 04.03. und 08.02.1892). Ein englischer Reiseführer hob jetzt im "almost inevitable comparison ... between it (FN) and Lindau" als einzigen Vorzug der württembergischen Stadt die "extend avenues of lofty shade-giving walnut-trees" (Capper 1881) hervor. Den Stuttgartern genügten sie immer noch nicht. Da sie die immer noch nicht "zu große Auswahl der Spazierwege" (SK 08.02.1892 und 02.06.1899) bemängelten, folgten dann noch um die Jahrhundertwende die Anlage der Riedleparkallee und 1904 die "Aachpromenade" entlang der Rotach. Die Straßen in der Stadt selbst wurden mit den geforderten "ordentlichen" Asphalttrottoirs und neuen Pflastern versehen (SK 02.06.1899 und BuRh 07.06.1905).

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstand dann noch der städtische Uferpark mit der "Quai-Promenade", der als einziger Park heute übriggeblieben ist. Pläne für den Bau einer Uferstraße und eines Gondelhafens wurden seit dem späten 19. Jh. immer wieder ausgearbeitet, diskutiert und verworfen. "Das Projekt ist so alt wie die Bestrebungen, Friedrichshafen als Kur- und Badeort hochzubringen" (BuRh 3, 1911, Nr. 1). Es scheiterte immer wieder an fehlenden finanziellen Mitteln, aber auch an der von den Garteneigentümern und der Stadt lange hartnäckig verfochtenen Kopplung des Uferstraßenprojekts mit der Aufhebung des Bauverbots südlich der Friedrichstraße, was wiederum von den staatlichen Behörden strikt abgelehnt wurde. Mit dem Bau des "Kaiserrondells" um 1877 war eine erste Aufenthaltsmöglichkeit an der Bucht außerhalb der Badeanstalten geschaffen worden. Mehrere Gelegenheiten, Gärten für die Anlage eines Parks zu erwerben, schlug die Stadt aus, bis sie endlich 1908 die ersten Grundstücke hier ankaufte, "um Ersatz zu schaffen für den der Allgemeinheit entzogenen Kurpark" (Sb. 07.09.1909) und sich nun hier "ein edel angelegter Stadtgarten auftat, der nach und nach seine Nachbarschaft in sich aufnehmen soll" (Württembergische Zeitung 1912).

Neben dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung der Stadt durch den Luftschiffbau war das Kurgartenhotel dafür verantwortlich, daß die Uferstraße 1911 - 13 doch noch realisiert wurde. Von "derjenigen Seite, die jetzt als die führende und bahnbrechende zu betrachten ist, wird die Rücksicht auf das neue, große Hotel in erster Linie betont und die Kai-Promenade als dessen Vollendung und Lebensbedingung dargestellt ... ein so vornehmes Hotel ... ruft nach einer schönen Promenade" (SK 02.12.1909). Durch das Angebot des neu gegründeten Königlich Württembergischen Yachtclubs, hinter dem die gleichen führenden Kreise wie beim Kurgartenhotel standen, den Bau eines Yachthafens zu finanzieren, wuchs der Druck, und so entschied sich der Gemeinderat im Februar 1911 für den Bau einer Uferstraße in der Bucht zwischen Hotel und Altstadt, im Osten flankiert von Yacht-, im Westen vom Gondelhafen, und ein Jahr später wurde gleich die Fortsetzung nach Westen vor den bisher unmittelbar am See stehenden Häusern der Altstadt bis zum Schiffshafen beschlossen. Gegenüber dem Argument: "Friedrichshafen mußte schließlich in dem immer lauter werdenden Wettbewerb um den Fremdenverkehr auch seine Reize einmal lauter präsentieren" (Württembergische Zeitung 1912), kam auch die Kritik nicht mehr auf, hier werde "eines der schönsten und eigenartigsten Naturbilder von ganz Deutschland dauernd und unheilbar" zerstört (Sb. 14.10.1911). Die Hinweise auf die Konkurrenz spielten ohnehin eine große Rolle: "Solche Uferstraßen spielen im Fremdenverkehr eine nicht zu unterschätzende Rolle" (Sb. 19.04.1912). Nachdem schon die Friedrichstraßenallee dem Vergleich stand hielt: "Wo hat Lindau, Rorschach, Überlingen eine Allee, die dieser gleichen würde?" (SK 02.12.1909), wurde das neue Werk ähnlich gerühmt: "Keine Stadt am See hat seinesgleichen" (Württembergische Zeitung 1912, vgl. Sb. 10.06.1912), wogegen der König vorsichtiger formulierte: "endlich eine Anlage geschaffen ist, die Friedrichshafen eintreten läßt in die Reihe der schon ähnlich geschmückten Städte am See" (Sb. 10.06.1912).

Jedenfalls war man nach der Fertigstellung 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" (SK 22.08.1912). "Der Fremde will den See ganz vor sich sehen, will an seinem Ufer gehen, sein Wellenspiel betrachten und seine Blicke hinüberschweifen lassen" (SK 02.12.1909). Damit hatten sich offenbar in relativ wenig Jahren die Anforderung an die Landschaftsästhetik verändert. Noch 1897 bedurfte der See, "um seine volle Wirkung zu entfalten, eines wenn auch kleinen Vordergrunds dringend ..., dieser

Vordergrund muß dem Bild seine teilweise Umrahmung, ... seinen Halt, seine Unterlage geben ... die Gärten müssen den Vordergrund bilden für die Seelandschaft, die von der Friedrichstraße aus soll genossen werden". (SK 16.06.1897). Nun störte die Ästhetik nur noch der einzige vorhandene Vordergrund, die Badeanstalten, die dann im 1. Weltkrieg den Stürmen zum Opfer fielen. In den 20er Jahren war dann auch eine beträchtliche Erweiterung des Uferparks entlang des Sees möglich.

Nun, da sich alles am See drängen konnte, wurden die Spaziergänge zu weiter entfernten Punkten im von allen Führern des 19. Jhs. als "überaus lieblich und freundlich" empfohlenen Umland (Schnars 1857) weniger aufgesucht. Die "gewöhnlichsten" Wege (Höchel 1857, Schönhuth 1863) führten nach Manzell und Berg. "Ein Lieblingsspaziergang aller Badgäste ist nach Manzell ... am Schloß vorbei, hart am See hin durch Wiesen und Gebüsch, über das reizend am See gelegene Seemoos und von da durch einen schattigen Tannenwald". In der königlichen Privatdomäne und "Sennerei findet der Fremde auf Verlangen Milch, Käse und Brot" (Faber 1873, vgl. Schnars 1857).

1900 - 1909 "Mekka aller zeppelinbegeisterten Bodenseepilger", als in der Bucht Bau, Starts und Landungen der Luftschiffe oft von Tausenden beobachtet wurden, wurde es danach hier wieder stiller und wanderten die Massen nun zum neuen Luftschiff-Standort am Riedlepark.

"Der berühmteste Punkt in Beziehung auf die Aussicht" (Fröhlich 1871) war Berg, "der beliebteste Wallfahrtsort der Badgäste und Bewohner von Friedrichshafen" (Schnars 1857). "Bei der Kirche ... hat man eine der weitesten Aussichten am Bodensee über die ganze Wasserfläche und die Gebirge" (Gsell Fels 1909). "Das Auge beherrscht das Land wie ein Relief, zwischen dunklen Forsten schimmern die wohlgepflegten Felspreiten ... , der Lauf der Aach ... glänzt, Dorfschaften, Schlösser und Städtchen tauchen empor, die uns zu weiten Ausflügen einladen" (Heer 1905). Von diesen Ausflügen seien nur noch die Spazierwege zur Trautenmühle, nach Lochbrück und zum Seewald genannt.

"Ob kleine Gänge mit Augen erfreuenden Eindrücken oder größere Wanderungen, ganze oder halbe Tagstouren" mit Schiff oder Eisenbahn (Mayer 1909), die Führer boten eine reiche Auswahl. Eine Schiffsfahrt kostete allerdings lange noch

beträchtlich mehr als eine Eisenbahnfahrkarte. Die Bauweise der Schiffe passte sich erst ab 1870 den Bedürfnissen der Ausflügler an, nun wurden Salon- statt der bisherigen Glattdeckdampfer gebaut, da der Gütertransport zunehmend über Trajektschiffe abgewickelt wurde.

Nachdem es zu Ende unseres Zeitraums an Möglichkeiten zum "Lustwandeln" wahrlich nicht mehr mangelte, wurde die Lust zu wandeln auch schon wieder beeinträchtigt. Der Führer für die vornehmen Gäste des Kurgartenhotels empfahl 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" (Hoppe 1909). Zu den Investitionen, die Gäste in die Stadt zu holen, gehörte nun schon das Angebot, daß sie schnell wegsausen konnten - etwa auf der Friedrichstraße, der gegenüber nun die Uferstraße den Vorzug genäß: "Kein Autorattern und Straßenstaub, kein Lärm und keine jagende Hast stört hier unten am See den ... Spaziergänger" (Sb. 10.06.1912).

4.3 Unterhaltung

Als "Mittel zur Zerstreuung" empfahl zu Beginn unserer Periode 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" (Höchel 1854). Bei diesem Angebot blieb es im wesentlichen. Eine "wohlbesetzte Badmusik" (Faber 1873) 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" (v.H. 1887).

Als "Vereinigungspunkt aller Fremden und Einwohner" (Höchel 1854) diente zunächst das Lokal der sog. Museumsgesellschaft mit Lesekabinett und ab 1863 Billard. Da "es gänzlich an einheimischen Fremdenfamilien (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 materiell-geschäftliche" (Schnars 1857). 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" (Bodensee 1870) wurde aber bald behoben und nach 1872 wurde es mit "Konversationssaal, Restaurationslokal, Lesezimmer, Spielzimmer und Damensalon" der "natürliche Sammelplatz für alle in den Gasthöfen und Privatwohnungen zerstreuten Fremden" (Faber 1873). "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" (Mayer 1908). Mit dem Abbruch des Kurhauses 1909 wurde diese Stätte der Begegnung, der kostenlosen Aufenthaltsmöglichkeit zerstört. Der Bau des Kurgartenhotels an dieser Stelle markierte 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 Tettnang und die Schriften des Bodensee-Geschichtsvereins (Bodensee 1870). Unmittelbarere Anschauung boten die Sammlungen des Bodensee-Geschichtsvereins ab den 70er Jahren, die noch vor dem 1. Weltkrieg durch Zeugnisse der Zeppelin-Geschichte aktuell ergänzt wurden. Der Kurgast konnte auch im Sommerhalbjahr 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" (Schönhuth 1863), der konnte sich dem königlichen Marstall mit den Pferden und königlichen Wagen zuwenden.

Von einem umfassenderen und praktischer orientierten Bildungsbegriff ließen sich noch die Reiseführerautoren der ersten Hälfte des 19. Jhs. leiten, die als Sehenswürdigkeiten u.a. eine Flachsspinnanstalt (Schwab 1827/40, Vogl 1840) und die mechanische Eisenbahnwerkstätte (Höchel 1854) aufführten. Die Zeppelin-Fans

nach 1900 interessierte kaum mehr die Produktionsstätte, sondern nur noch das Produkt, die Luftschiffe selbst.

Der Wassersport spielte als Zeitvertreib noch kaum eine Rolle. Erst 1911 wurde der Königlich Württembergische Yachtclub gegründet, dem fast nur sehr vermögende auswärtige Mitglieder unter der Protektion des Königs angehörten, und der im gleichen Jahr seine erste Segelregatta veranstaltete (vgl. 60 Jahre Yachtclub 1971, SK 07.08.1911). Auch die ersten Motorbootrennen waren eine Angelegenheit sehr exklusiver Kreise.

Da war immer noch die billigste Unterhaltung, 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" (K. Stat. Landesamt 1915, vgl. Mayer 1908, Hoppe 1909).

4.4 Sensationen

Trotz aller Bemühungen der Stadt konnte 1908 ein Autor immer noch "vom sonst recht langweiligen Friedrichshafen" schreiben (SK 26.08.1908). 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" (Weber 1826). Nachdem man die Dampfschiffe kannte, und später sich überzeugt hatte, daß die Eisenbahn kein Höllenspuk sei, sorgten in der zweiten Jahrhunderthälfte die Besuche fremder Monarchen für Höhepunkte. U.a. 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. beließ es bei zwei Besuchen 1908 und 1912 und da waren ihm die Luftschiffe des Grafen Zeppelin schon wichtiger als sein württembergischer Königskollege.

Größere Ovationen als die Monarchen konnten nach 1900 die Werke der Technik und ihr Schöpfer entgegennehmen, zu dem nun die Monarchen selbst nach Friedrichshafen pilgerten. "Den Aufstieg eines Zeppelinsschiffs ... zu sehen, stellen sich nicht bloß Touristen, Sommerfrischler, Meister und Kenner der Technik, Offiziere und Beamte des Reichs und der Einzelstaaten, sondern auch Monarchen, und sonstige Fürstlichkeiten in Friedrichshafen ein" (K. Stat. Landesamt 1915). 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" (SK 01.07.1900). Es "dürften sich 25-30.000 Personen zu Wasser und zu Land zu dem erwarteten Aufstieg eingefunden haben" (SK 07.07.1900). 1907 war "wieder einmal ein großer Tag! ... Die Züge aller Richtungen brachten Menschenscharen ohne Ende; die Wallfahrt nach Manzell begann bald und flutete stundenlang durch die Friedrichstraße hindurch, während die Autos, Fahr-, Motorräder, Equipagen und Fuhrwerke aller Art ... an den Fußgängern vorbeistürmten ... auf dem Lande dem Strand entlang stehen die z.T. weitgereisten Leute, Segelboote, Schiffchen aller Art gleiten auf dem Wasser" (SK 09.10.1907).

Beim Start zur 24-Stunden-Fahrt am 05.08.1908 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 Bezwinger 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" (SK 05.08.1908). Auch wenn bald das Luftschiff schon anfang, "etwas Alltägliches, Wohlbekanntes zu werden" (SK 11. 03 .1909) und "die Macht der Gewohnheit an die Stelle der einstigen Begeisterung" trat (SK 23.08.1910), wiederholten sich immer wieder Tage, wo sich Tausende "an dem herrlichen Schauspiel von Zeppelins Kreuz- und Querfahrten ... ergötzen" (Verband 1912). Das Vergnügen, von Friedrichshafen aus eine Fahrt mit dem Luftschiff zu unternehmen, "das 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 Hermann Hesse (1911/1977) hatten nur wenige. Nur eine kleine Anzahl von Personen erhielten das Privileg einer Gratisfahrt oder konnten die "Kleinigkeit" des Fahrpreises bezahlen, vor allem aber, weil nur an wenigen Tagen überhaupt Passagierfahrten von Friedrichshafen aus unternommen wurden (SK 12.07.1911). 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" (Hoppe 1909) und gar "Hunderte und Tausende über den blauen Fluten und blühenden Ortschaften angesichts des Alpenkranzes dahingetragen werden" (Eckener 1910) blieb uneingelöst. Daß "Zeppelins Märchenschiffe hier nur gebaut (werden), um gleich zu entfliegen" (N. Jacques nach Sb. 20.09.1913), "erbitterte" die Friedrichshafener Geschäftswelt "über enttäuschte Hoffnungen" (SK 23.10.1910). Noch nicht einmal die Besichtigung der Werft wurde gestattet (Wais 1913, SK 12.07.1911).

Die Hoffnungen erfüllten sich doch noch. Im 1. Weltkrieg starteten die vielen hier gebauten Schiffe zur Überführung für den Kriegseinsatz, ein friedlicher regelmäßiger Luftschiffverkehr wurde 1919 und dann wieder in den 30er 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" (SK 23.10.1910, vgl. 22.08.1912), stand nun die Entwicklung zur Industriestadt im Wege.

5. Stadt, 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 in der Stadt 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. Das Kurhaus wurde zwar von einer AG erbaut, ging dann aber schon 1877 in das Eigentum der Stadt über. In die Aktiengesellschaft, die das neue Kurgartenhotel erbaute, brachte die Stadt den Kurpark als Baugrundstück ein, erhielt damit aber nur einen Anteil von 1 %. Die größte Investition in den Fremdenverkehr war zweifellos der Bau der Uferstraße in Verbindung mit dem Erwerb erster Grundstücke für den Stadtpark an der Bucht. Daß die Stadt hier überhaupt noch einen Park schaffen konnte, war nur darauf zurückzuführen, daß ihre jahrzehntelangen Bemühungen um Aufhebung des Bauverbots in diesem Uferstreifen südlich der Neustadt vom Staat durchkreuzt wurden. Verschiedene Möglichkeiten eines früheren Grunderwerbs hatte sie vorher ausgeschlagen. Daß die Stadt schließlich das Uferstraßenprojekt nach mehreren vergeblichen Anläufen doch noch mit einer Schuldaufnahme von 130.000 DM bei Gesamtkosten von 307.000 DM (davon Grundstückserwerbskosten von 50.000 DM) in Angriff nahm, war umso bemerkenswerter, als unmittelbar zuvor und z.T. gleichzeitig eine Reihe weiterer Großprojekte realisiert wurden: Bau eines Elektrizitätswerkes, eines neuen Rathauses, der höheren Schule, Erweiterung des Krankenhauses und als größte Maßnahme der Geländeerwerb für die Verlegung des Luftschiffbaus mit einer Schuldaufnahme von 355.000 DM. Unschwer lassen sich die unterschiedlichen Aktivitätsphasen den Amtszeiten der Stadtschultheißen zuordnen: Die passive Ära Miettinger 1849 - 85, die aktivere Ära Schmid 1885 - 1907, und die ersten dynamischen Jahre der Ära Mayer 1908 - 20.

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" (SK 16.06.1897). Zur besseren "Hebung" hatte sich schon 1865 ein "Verschönerungsverein" gebildet, der "zweckmäßige Anlagen" (SK 29.06.1865) fördern wollte, aber bald wieder einschlieft, denn 1885 wurde er wieder neu "ins Leben gerufen" und unternahm "manches zur

Verschönerung der Stadt" und wollte sich "zu einem Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs erweitern", um "alles" zu tun, "was zur Herbeiziehung und Festhaltung von Fremden erforderlich ist" (SK 25.05.1886). 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 erlahmte wieder, denn bald regte sich wieder der Wunsch, "es möchte sich ein rühriges Kurkommittee bilden, das mit unseren lieben Sommergästen etwas mehr Fühlung nähme, als seither" (SK 04.03.1892). Endlich 1895 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 (SK 30.05.1895). Die Aufstellung eines weiteren Denkmals diesmal zu Ehren Gustav Schwabs, des Autors des ersten großen Bodenseereiseführers, 1895 im Kurpark war aber nicht der letzte Beitrag des Vereins zur "Verschönerung". Er sorgte auch weiterhin etwa für Ruhebänke, Anpflanzung der Alleebäume an der Rotach, einen Gedenkstein in der Riedleparkallee und einen Blumenschmuck-Wettbewerb. Der Verein betrieb zur "Anziehung der Kurgäste" auch die Zimmervermittlung und organisierte zu ihrer "Festhaltung" das Unterhaltungsprogramm: Konzerte, venetianische oder italienische Nächte.

Zur Werbung hatte der Verein 1896 den ersten Prospekt drucken lassen, dem 1910 in einer Auflage von 12.000 Stück die "Herausgabe eines neuen Führers für Friedrichshafen, der anstelle des früheren Prospekts getreten ist", folgte, "dessen Vorderseite einen Teil des Sees und darüber ein Luftschiff zeigt" (Sb. 17.06.1910). Daß die "Reklame" durch Annoncen als ungenügend bezeichnet wurde (Sb. 25.06.1908) lag allerdings an den geringen Mitteln des Vereins. Ihm gehörten ca. 240 Mitglieder an, zu 3/4 aus der "Geschäftswelt", die 3 RM als Jahresbeitrag zu bezahlen hatten. Die Stadt gewährte nur einen jährlichen Zuschuß von RM 400, auch wenn bis 1907 der Stadtschultheiß als Vereinsvorstand fungierte.

Propagandistisch betätigte sich auch eine neugegründete "Verreinigung der Wirte". Bei ihrem Fest "zugunsten eines Plakatfonds" brach "das Publikum in nicht enden wollenden Jubel aus" (Sb. 16.02.1904). Ihr in München hergestelltes Plakat rückte ganz das Schloß in den Vordergrund, nützte also Sommerresidenz, See und Schifffahrt als Hauptwerbefaktor, mußte aber auf ein Luftschiff als Bildelement

verzichten, da erst Ende 1904 Graf Zeppelin wieder mit dem Bau seines zweiten Schiffes beginnen konnte.

Alle übrigen für Friedrichshafen werbenden Druckwerke gingen auf Privat- bzw. Verlagsinitiative zurück. Das begann mit zwei lithographischen Sammelbildern von Gerstmayer um 1850 und 1860 und zwei Panoramen. Das Panorama von C. Obach mit dem Blick von Berg auf See und Alpen, in Stahl gestochen 1853 von Th. Beck in Schaffhausen, war das "erste große Panorama aus Württemberg ... ein würdiges Seitenstück der schönen schweizer Panoramen" (SK 17.05.1853). Als genauer galt das Panorama "Alpenschau" von A. Steudel von 1859, das "in Beziehung der Benennung sämtlicher sichtbaren Gebirgshöhen nichts zu wünschen übrig" ließ (SK 15.06.1876, vgl. 26.07.1859). Ihm folgten dann ab 1863 eine Reihe nur Friedrichshafen gewidmeter Führer (Schönhuth 1863, Faber 1873, v.H. 1887, Wegweiser 1890, Mayer 1908), deren zweitletzter mit dem Aufdruck "überreicht von der Kurgarten-Hotel-Gesellschaft" primär zu deren "Zierde und Vorteil" gereichen sollte (Hoppe 1909).

Nach diesem Seitenblick auf den Teilbereich Werbung wenden wir uns den weiteren Akteuren auf dem Feld der touristischen Infrastruktur zu. Alle wesentlichen Entwicklungsschritte der Friedrichshafener Verkehrserschließung gehen auf Initiativen der württembergischen Regierung (bzw. des Königs) zurück: 1824 Dampfschiffahrt, 1847 Eisenbahn, 1869 Trajektverkehr (vgl. Kuhn 1990). Für Bau und Aussehen wichtiger Gebäude trug ebenfalls der Staat die Verantwortung: Salzstadel, Bahnhöfe, Post. Die Anlage der Neustadtpromenade erfolgte nach dem von oben verordneten Stadtgrundriß von 1811 (vgl. Messerschmid 1986). 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, die eine 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 (vgl. Boelcke 1988) und der Bau des ersten Dampfschiffs. Einen Einfluß auf die Bauplanung in seiner Sommerresidenz sicherte sich der König noch Ende des 19. Jhs. 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" (SK 17.06.1892). Auch zum Bau der Uferstraße wurde das Votum des Königs eingeholt, der zwar zustimmte, aber das realistische "Bedenken (hegte), daß dadurch der Hauptteil des noch bestehenden alten Buchhorns den Fortschritt zum Opfer fallen würde" (Sb. 13.01.1912). Wesentliche Förderung ließ das Königshaus dem Fremdenverkehr durch die Schenkung des Kurgartens und die Rettung des Riedlewalds zukommen. An der Aktiengesellschaft, die das Kurhaus erbaute, war der König "mit höheren Summen beteiligt" (SK 27.07.1872) und an der Kurgarten-Hotel-Gesellschaft mit 5 %. Selbst zur Unterhaltung der Gäste trug der König bei, indem er häufig die Weingartner Regimentsmusik in der Stadt auftreten ließ. Am meisten aber hat sicherlich das Königshaus dem Friedrichshafener Fremdenverkehr durch seine bloße regelmäßige Anwesenheit in der Sommerszeit genutzt. Vom Abglanz des Hoflebens glaubte noch jeder Kurgast ein paar Strahlen erhaschen zu können. Zur späteren Beeinträchtigung der Entwicklung Friedrichshafens als Kurstadt hat freilich das Königshaus ebenso maßgeblich durch die Unterstützung des Grafen Zeppelin in dessen Anfängen beigetragen.

Abgesehen nun einmal von Natur und Lage, hat der Staat für die wesentlichen infrastrukturellen Voraussetzungen des Tourismus in der Stadt gesorgt, wobei hinter manchem Behördenentscheid der König selbst stand. Die Stadt, d.h. die städtische Verwaltung, hat sich erst spät engagiert, verstärkt seit der Jahrhundertwende, ermöglicht durch den wirtschaftlichen Aufschwung. Organisatorisch wurde vieles über die am Tourismus wirtschaftlich interessierten Kreise bewältigt, etwa die Hotel- und Gaststättenbesitzer über den Verkehrsverein.

6. 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 ihre 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; der Aufenthaltstourismus, der eine Stadt erst zur Kurstadt macht, tritt stark zurück. Geblieben ist der Ausflugs- und Kurzzeittourismus. Die günstige Verkehrslage hat sich in ihr Gegenteil verkehrt, die Stadt, insbesondere die Altstadt, ertrinkt im Verkehr wie andere Städte am See auch.

Mit der ersten Verkehrsrevolution, der Eisenbahn, begann das Zeitalter des Tourismus, eines Tourismus des Mittelstands in Friedrichshafen, die zweite Verkehrsrevolution, die Motorisierung, in Friedrichshafen noch vor der Massenmotorisierung, zog den Massentourismus an.

Eine der seinerzeitigen Hauptbeschäftigungen pflegen heutige Gäste nicht mehr: Sie gehen nicht mehr spazieren. Man promeniert 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 Bäume fielen ihrer Verbreiterung zum Opfer. Der vernachlässigte Riedlewald zwischen Industriegebiet und Messegelände lockt keine Fremden mehr auf der Riedleparkallee an. Alle anderen Alleen wurden beseitigt. In Manzell schottet sich ein Industriebetrieb ab, nach Berg führt der Weg durch die Vororte, fällt vom Hügel der Blick vorab auf sie. Geblieben ist eigentlich nur der an schönen Tagen überlaufene und von der Friedrichstraße durchlärnte Uferpark. Eine Stadt für Besuche, aber nicht mehr für einen Urlaub in Muße, aber 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" (Adorno 1980). "Fortschritt" hieße eben auch für Urlaub, "das Bestreben, wieder auf die alte Höhe zu kommen" (Hesse 19) "Alles würde besser gehen, wenn man mehr ginge" (Seume 1805 nach Warneken 1889). Aber die Friedrichshafener Betriebe befassen sich damit, die Bewegungskapazitäten immer mehr zu steigern. So kommt man immer schneller weiter weg, weil man nirgends mehr sein kann.

7. Benutzte Quellen und Literatur

7.1 Zeitungen und Zeitschriften

BuRh: Bodensee und Rhein, Preiburg/Rorschach 1900 - 1912

FA: Friedrichshafener Anzeiger 1901

Sb.: Seeblatt. Friedrichshafen 1900 - 1933

SK: Schwäbische Kronik (Beilage zum Schwäbischen Merkur), Stuttgart 1811 - 1913

7.2 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

v. 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. 1840²

Pecht, J.A.: Ansichten vom Bodensee ... Konstanz 1832

Söttl: 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 ... I. Abt. Karlsruhe, 1838.

Vogt, Karl Wilhelm: Panorama des Bodensees. Augsburg-Lindau 1840.

Riecke, G.A.: Süddeutschland, I. Folge. Stuttgart 1844

Schönhuth, Ottmar: Neuer Führer um den Bodensee ...Lindau 1851

Schwab, Gustav/Klüpfel, K.: Wanderungen durch Schwaben. Leipzig 1851³ (1837I)

Höchel, Julius: Cours-Buch sämtlicher Bodensee-Dampfschiffe ... Friedrichshafen, 1854

Schnars, C.W.: Der Bodensee und seine Umgebungen. Stuttgart-Augsburg 1857, 1859²

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

Frölich, 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)

Grünwald, Z.: Wanderungen um den Bodensee. Rorschach 1874

Bernhard, Julius: Reise- und Industrie-Handtbuch für Württemberg ... Stuttgart 1879²

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 1889² (Woerls 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)³

Der Bodensee und seine Umgebungen. Lindau 1905⁹

Schobinger, Eugen: Das schwäbische Nizza in: BuRh 12.07.1905

Heer, J.C.: Freiluft. Konstanz o.J. (ca. 1905)

Deutsche Alpenzeitung. Sonderheft "Der Bodensee". Wien-München-Zürich 15.04.1907

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 1909⁵

Wais, Julius: Bodensee-Führer. Stuttgart-Berlin-Leipzig 1909. 1913³

Verschönerungs- und Verkehrsverein Friedrichshafen a.B. (Hg.): Friedrichshafen 1910

Illustrierte Zeitung. Sondernummer "Der Bodensee". Leipzig 04.04.1910

Eckener, Hugo: Der Bodensee in seinen Beziehungen zur Luftschiffahrt. In: Illustrierte Zeitung 04.04.1910

Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein (Hg.): Vom Bodensee bis zum Rheinfl. 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 1924³ (Griebens Reiseführer 184)

Frinckh, Ludwig: Der Bodensee. Bielefeld-Leipzig 1928

Adress-Buch des gesamten Oberamtsbezirkes Tettang. Riedlingen 1929

Mayer, Josef: Der Bodensee im Wechsel der Zeiten. Konstanz 1929²

Bodensee ... Berlin 1936⁸ (Grieben-Reiseführer 184)

Baumgarten, Monika I. u.a.: Baedekers Allianz Reiseführer Bodensee-Oberschwaben. Ostfildern-Kemnat 1989

7.3 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/Efferding, Wieland: Absolutes Gehen. In: Freitag 15.03.1991, 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. I. Friedrichshafen 1983 (a)

Ders. (Hg.): Vor 50 Jahren eingeweiht: Der neue Hafenbahnhof. 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 I).

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, Bernd 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.

Gekürzt veröffentlicht in: Internationaler Arbeitskreis Bodensee-Ausstellungen (Hg.): Sommerfrische. Die touristische Entdeckung der Bodenseelandschaft. Rorschach: Rorschacher Neujahrblätter, 1991, S. 125-138.