Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 89 (1999)

Artikel: Neue Beweglichkeit : die Mobilität erreicht eine neue Dimension
Autor: Wehrle, Karl / Zang, Gert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947419

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Neue Beweglichkeit

Die Mobilität erreicht eine neue Dimension

Karl Wehrle / Gert Zang

Wir können uns die Situation um 1900 nur noch schwer vorstellen. Heute sind wir das Fahren mit Fahrzeugen aller Art, hohen Geschwindigkeiten und das Zurücklegen großer Entfernungen gewohnt.

Noch in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts waren das Dampfschiff und die Eisenbahn die einzigen schnellen und modernen Verkehrsmittel. Das wurde um die Jahrhundertwende schlagartig anders.

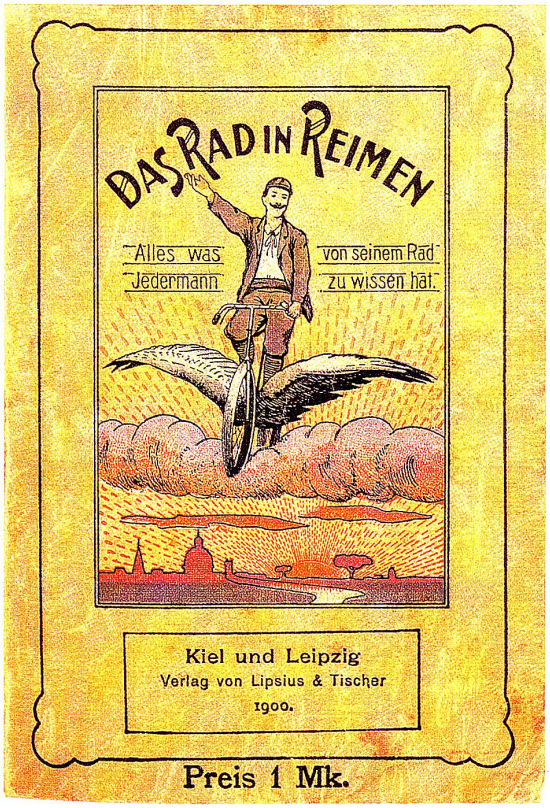
Die Mobilität der Bevölkerung erreichte insgesamt eine ganz neue Dimension. Die Reise mit den klassischen modernen Verkehrsmitteln war um die Jahrhundertwende nur noch Teil einer sich allgemein verändernden und wachsenden Beweglichkeit aller Bevölkerungsschichten.

Nun stand dem Publikum eine Vielzahl von «Bewegungsmaschinen» zur Verfügung:

Das zweifellos erste und am weitesten verbreitete Bewegungsmittel war das Fahrrad, das schon seit den 80er Jahren benutzt wurde und ein völlig neues Bewegungsgefühl mit sich brachte. So fuhr zum Beispiel Dr. Rudolf Schädler um 1880 zum ersten Mal mit einem Hochrad durch Liechtenstein.[1] Aber erst die Erfindung des Niederfahrrads machte das Fahrrad zu einer in allen Schichten verbreiteten «Bewegungsmaschine», war es doch jetzt selbst für Arbeiter und ärmere Landleute vom Preis her erschwinglich. Zum ersten Mal war die Masse der Bevölkerung in einem bisher nicht vorstellbaren Maße beweglich. Noch rund 10 Jahre vor der Jahrhundertwende hatte den meisten Menschen zu ihrer Fortbewegung nur die Kraft der eigenen Füße oder die Hilfe langsamer Fuhrwerke zur Verfügung gestanden. Nur ein kleiner Teil war je mit der Eisenbahn gefahren.

Vor allem bei der jüngeren Generation setzte sich das Fahrrad durch, weil es bis dahin unbekannte Freiheiten mit sich brachte. Daneben waren Schnelligkeit und Zeitersparnis die materiellen Impulse für die Verbreitung des Niederfahrrades.

Die wachsende Popularität des Fahrrades brachte jedoch auch ernsthafte Probleme mit sich. Klagen über zu schnell fahrende Fahrradfahrer und undisziplinierte «Stahlrossbenützer» häuften sich. Besonders in den Städten gab es in den engen Gassen Probleme mit den anderen Straßenbenutzern. «So wurde gestern abend eine ältere Frau», heißt es 1898 in der Konstanzer Zeitung, «in der Brückengasse von einem Radler umgerannt». Es sei daher allen Radfahreren dringend anzuraten, «sich in der Stadt stets eines



Ob Du nun Leinen trägst, ob Loden
Gieb acht auf Deinen Hosenboden.
Der Sattel nagt in aller Stille
An des Gesäßes Hülle,
Es drückt und zwickt und reibt und frißt,
Ob's auch die beste Marke ist.
D'rum ist es ein Gebot für Jeden
Das Beinkleid hab' zwei Hosenböden.

Nun hör ich schon die Damen fragen:
«Sag an, was sollen wir denn tragen?
Wild tobt der Kampf ins Uferlose:
Der große Streit- ob Rock, ob Hose.

Sag an, wie soll das Weib sich kleiden,
Um jeden Anstoß zu vermeiden?»
Die Antwort ist hier keine schwere:
Mit Zucht- Geschmack und Frauen-Ehre.
Ein Weib, das rittlings auf dem Pferde,
Mit vollem Rechte den Blick empört.
So lange D'rum von einer Seiten
Die Damen auf dem Pferde reiten,
So lange wird das Weib in Hosen
Der Distel gleichen unter Rosen.
Das «Ewig Weibliche» zieht uns hinan,
Zieht aber keine Hosen an!

«Das Rad in Reimen». Gereimte praktische Tips für Radfahrer 1900

Gemeinsame Ausflüge mit dem Fahrrad wurden zu einem weitverbreiteten Sonntagsvergnügen

maßvollen Tempos zu befleißigen. Sonst mehren sich die Stimmen, welche verlangen, daß in den belebten Straßen das Radfahren überhaupt untersagt werde.»[2] Der Gemeinderat von Rorschach verbot 1893 das Fahren mit Velos auf den Hauptstraßen. «Bei dem geräuschlosen Daherfahren der Veolzipeden (und) bei der plötzlichen Abgabe der Signale» würden die Fußgänger verwirrt und gefährdet.[3] 1899 wurde in einer Anzeige im Ostschweizerischen Tagblatt auf die Verfügungen des Rorschacher Gemeinderats zum Velofahren aufmerksam gemacht: «Durch die ganze Ortschaft Rorschach ist nur Langsam-Fahren gleich Schrittfahren gestattet.» Auch auf eine «strenge» und «unnachsichtige» Ahndung von Übertretungen wurde hingewiesen.[4] Im Kanton Thurgau war nach einem Gesetz aus dem Jahr 1904 der Verkehr «mit Fuhrwerken, die einen mechanischen Antrieb haben und mit Fahrrädern» auf öffentlichen Straßen bewilligungspflichtig. Die Radfahrer hatten ihren Ausweis immer bei sich zu tragen und das Fahrrad mit einem numerierten Kontrollschild mit Kantonsabzeichen zu versehen.[5] Radfahren wurde um die Jahrhundertwende zum Volkssport. «Allenthalben regt sich nach dem Winterschlaf die Sportlust wieder und an schönen Tagen sieht man Männlein und Weiblein in Scharen per Fahrrad ins Freie ziehen, so der Vorsitzende des Veloclubs Konstanz Karl Mannhart im Jahr 1899.[6] Als Folge davon wurden um die Jahrhundertwende in vielen Städten und Gemeinden rund um den See Radfahrvereine gegründet. In Konstanz bestanden 1898 zwei Vereine, der Veloklub und der Radfahrverein Constantia (gegründet 1892). In Tettnang entstand der Verein im Jahr 1895. Der Vereinszweck wurde in den Statuten mit der «Pflege des Velozipedsportes und geselliger Unterhaltung» umschrieben.[7] In Frauenfeld wurde 1896 ein Motor- und Radfahrverein gegründet. Auf der Reichenau entstanden 1905 gleich zwei Vereine nebeneinander, im März der Radfahrerverein «Wanderlust» und im Juli der Radfahrerverein «Georgia». Bemerkenswert war hier der in § 1 der Statuten definierte Vereinszweck. Danach galt es «das für die Gesundheit, sowie für das praktische Leben so sehr vorteilhafte Radfahren zu pflegen».[8]

Neben gemeinsamen Ausfahrten, Corso- und Reigenfahrten wurden auch schon die ersten Radrennen veranstaltet. So gab es 1902 ein Radrennen auf der «Straße von Konstanz nach der Reichenau und zurück».[9] Am 27. Juli 1907 findet sich in den Arboner Nachrichten folgender Hinweis: «Morgen Sonntag findet auf der Strecke Arbon–Weinfelden ein Velorennen statt. Der Start ist beim ‹Du Nord› in Arbon und die Abfahrt der Renner auf halb 5 Uhr festgesetzt.»[10]

Neben dem Fahrrad wurde die Mobilität um die Jahrhundertwende in unterschiedlichem Umfang durch das Motorrad, das Auto, das Motorboot, den Motoromnibus, die elektrische Straßenbahn und schließlich durch Flugzeug und Zeppelin gefördert.

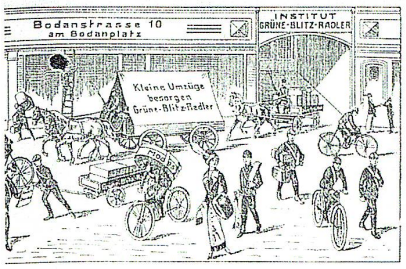
Der Benzinmotor und darauf der elektrische Motor machten diese neue und massenhafte Beweglichkeit möglich.

Die Entwicklung hat sich im ganzen Bodenseegebiet gleichmäßig durchgesetzt. Sie hat das Wachstum, das die Städte um die Jahrhundertwende erlebten, erst möglich gemacht.

Fahrradcorso in historischen Kostümen in Konstanz auf dem Obermarkt/Richtung Wessenbergstraße 1902

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes. Erste elektrifizierte Bahnen

Auch das inzwischen vertraute Verkehrsmittel, die Eisenbahn, erfuhr um die Jahrhundertwende noch wichtige Veränderungen. Zwar waren die Hauptbahnen zum See längst gebaut und ein großer Teil des Rings um den See vorhanden, doch im nördlichen Bodenseeraum fehlte noch immer das Stück zwischen Lindau und Überlingen. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen Bayern und Württemberg, langandauernden innerbadischen Auseinandersetzungen über die Führung der Trasse und der Überwindung besonderer technischer Schwierigkeiten durch den Bau des Tunnels in Überlingen konnte der erste Abschnitt zwischen Lindau und Friedrichshafen 1899 und der zwischen Friedrichshafen und Überlingen 1901 eröffnet werden. Noch einmal kam in den Feierlichkeiten die ganze Euphorie, die mit einem Bahnanschluß verbunden wurde, zum Ausdruck. Im Überlinger Gedenkblatt zur Eröffnung am 1. Oktober 1901 heißt es: Die großen Opfer, die die Stadt und die Gemeinden erbracht hätten, seien nicht zu teuer erkauft. «Die wohltätigen volkswirtschaftlichen Wir-



Internationales Eilboten-Institut
Grüne Blitz-Radler
Konstanz, Bodanstr. 10 ▫ Kreuzlingen (Schweiz)
Telephon 520 Telephon 36

Das Fahrrad wurde auch zur schnelleren Zustellung von Nachrichten und Gütern verwandt: Das deutsch-schweizerische Eilboteninstitut «Grüne Blitz-Radler»

kungen der Bahn werden sicher nicht ausbleiben und eine, durch Verbesserung des Verkehrsweges eintretende Steigerung des Volksvermögens in dem neu erschlossenen Landesteil darf zweifellos erwartet werden.»[11]

Eigentlich war damit die Verbindung zwischen Dampfschiff und Eisenbahn überflüssig geworden. Man hätte nun auf dem Landweg, zum Teil viel schneller als über den See, jeden Punkt am See erreichen können, wenn nicht politische Grenzen und wirtschaftliches Konkurrenzverhalten in eine andere Richtung gewiesen hätten. So hatten Konstanz und Baden mit aller Macht nach der Eröffnung der Arlberglinie den direkten Anschluß über den See statt über die Schweiz gesucht.

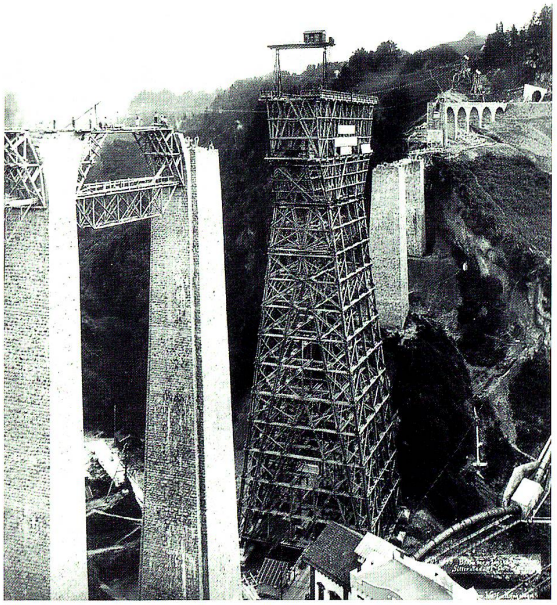
Deshalb erlebte der Trajektverkehr über den See um die Jahrhundertwende eine neue vorübergehende Blüte.

Bei den weiteren Bahnbauten um die Jahrhundertwende handelte es sich um ein ähnliches Schließen von Lücken im Netz. 1910 wurde die Toggenburg-Bahn (Romanshorn–St.Gallen–Wattwil) eröffnet[12] und 1911 Konstanz über die Mittelthurgau-Bahn auf direktestem Weg mit Zürich verbunden. Die Bahnen erlebten um die Jahrhundertwende eine geradezu explosionsartige Zunahme des Verkehrsaufkommens. Stieg die Frequentierung der Station Arbon in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts lediglich von rund 47 000 auf rund 60 000 Personen, so sieht das Bild für die 90er Jahre ganz anders aus. Die Zahl der Passagiere stieg von rund 60 000 auf 123 000 im Jahr 1899, verdoppelte sich also. Zwischen 1899 und 1910 kam es dann nahezu zu einer Verfünffachung des Verkehrs. 1910 lag die Zahl der Passagiere bei rund 500 000.[13]

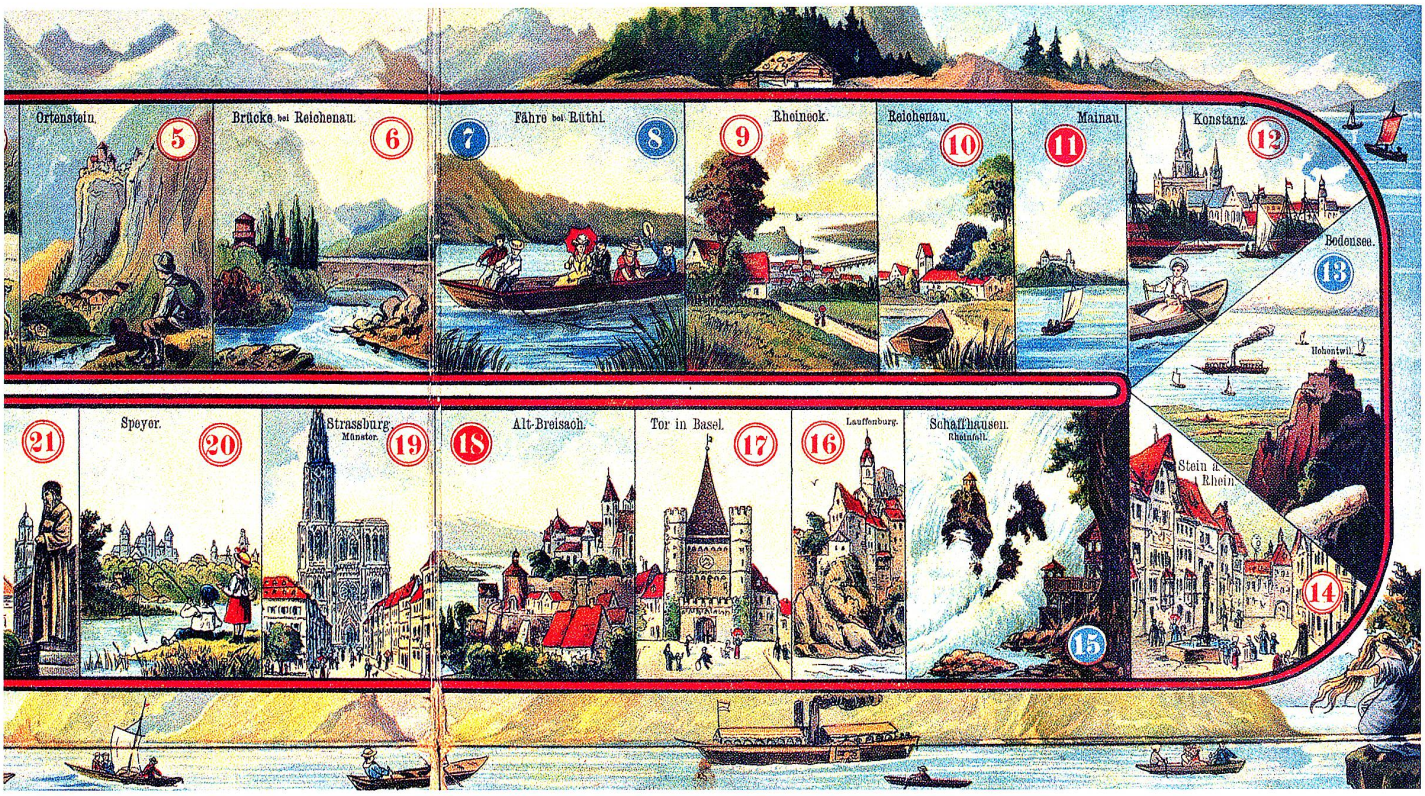
Besonders typisch für die Zeit, weil weit in die Zukunft weisend, war der Bau von ersten elektrisch angetriebenen Bahnen im Bodenseeraum. Dabei handelte es sich um Anschlüsse an die Hauptbahnen ebenso wie um Bahnen, die in den wachsenden Städten oder um sie herum entstanden. 1895 wurde zwischen Tettnang und Meckenbeuren die erste normalspurige elektrische Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent eröffnet. An ihrer Planung war der später durch die Gründung des Deutschen Museums in München berühmt gewordene Oskar von Miller beteiligt. Am Tag der Eröffnung wurde der Festplatz durch eine der neuen elektrischen Bogenlampen in helles Licht getaucht, während man die alten Petroleumlaternen zum Abschied in Trauerflor gehüllt hatte.[14] In erster Linie wurden um die Jahrhundertwende jedoch schmalspurige Stichbahnen ausgebaut, teils noch mit Dampf, teils auch schon elektrisch betrieben. Eine der ersten war die Tramway-Bahn zwischen Ravensburg und Weingarten, die 1888 eröffnet und 1911 auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde. Ähnlich wie die 1902 eröffnete, dampfbetriebene Bregenzerwaldbahn Bregenz mit den Dörfern des Bregenzer Waldes verband[15], verbanden zwei Straßen-Bahnen St.Gallen mit den höher gelegenen Appenzeller Dörfern. Die Linie St.Gallen–Gais wurde 1889 und die St.Gallen–Trogen 1903 eröffnet.[16]

Erste Straßenbahnen

Um 1890 stellte sich in St. Gallen gleichzeitig mit der Frage der Einführung der Elektrizität die Frage des Baus einer innerstädtischen elektrischen Straßenbahn. 1897 wurden die ersten Strecken in Betrieb genommen.[17] Viel schneller verlief der Entscheidungsprozeß in Schaffhausen. Im Februar 1900 hatte die Einwohnergemeinde dem Bau einer Straßenbahn nach Neuhausen zugestimmt, etwas mehr als ein Jahr später, im Mai 1901, konnte die 2,7 km lange Strecke eingeweiht werden. 1905 folgte dann die 19,6 km lange Strecke Schaffhausen–Schleitheim.[18] Im gleichen Zeitraum, und zwar 1902, wurde die elektrisch betriebene Straßenbahn Dornbirn–Lustenau als einzige Trambahn in Vorarlberg dem Verkehr übergeben. Sie war als sichtbares Zeichen des Fortschritts der ganze Stolz der Dornbirner und zierte nahezu alle



Bau des Sitterviadukts der Toggenburgbahn



Ausschnitt aus einem Spiel «Rheinreise» um 1910: Vom St.Galler Rheintal bis nach Basel

Postkarten der Stadt.[19] In Konstanz blieb die Straßenbahn hingegen ein Traum. So entwarf der Direktor des Konstanzer Technikums, einer Fachschule für Ingenieure, ein ganzes Netz von Straßenbahnlinien, die zum Teil auch in die nahe Schweiz führten. Die Gesamtkosten schätzte er auf die damals stolze Summe von 2 650 000 Mark. Die Straßenbahn sollte den Leuten, «die an der Peripherie wohnen, eine gute und schnelle Verbindung in die Stadt» bieten. Der Oberbürgermeister warnte jedoch vor den Kosten. Die Straßenbahn «könnte der Stadt sehr große Opfer auferlegen» und damit letztlich zu Steuererhöhungen führen.[20] Die Straßenbahn gehörte auf fast allen «Zukunftspostkarten», die um die Jahrhundertwende Mode waren, zum Abbildungsrepertoire. Dort wo eine Straßenbahn aus Kostengründen nicht gebaut werden konnte, versuchte man es mit der Einrichtung von Omnibuslinien.

Die älteste Kabelhängebrücke Deutschlands aus dem Jahre 1897 steht zwischen Langenargen und Kreßbronn

Die Verbreitung des Autos beginnt

Das Auto, 1885 zum ersten Mal in Betrieb genommen, erreichte mit einer gewissen Verzögerung die Region. Das vermutlich erste Auto besaß der Fabrikant F. Gegauf in Steckborn. 1890 hat er es angemeldet.[21] Insoweit ist der Bericht Lilly Braumann-Honsells, ihr Onkel Zardetti habe das erste Automobil im Bodenseeraum bestellt, zu korrigieren: «Im März 1893 kam es in Konstanz an! Onkel Eugen war gekommen, es abzuholen. Das ganze Bahnpersonal und viele Leute umstanden den offenen Güterwagen, darauf das merkwürdige Gefährt thronte. Rasch wurde es abgeladen und der Begleiter, der von Mannheim mitgekommen war, setzte sich ans Steuer und unter Prusten und Knattern fuhr der Wagen los, unbeanstandet an der Grenze, denn für ein solches Fahrzeug stand noch keine Vorschrift im Zolltarif.» Der mitgekommene Monteur entpuppte sich bald als Benz persönlich: «Mein Name ist Benz», stellte er sich vor, «Ich wollte es mir nicht nehmen lassen, meinen Wagen selbst meinem ersten Käufer am Bodensee zu bringen». Warum er sich nicht schon in Konstanz zu erkennen gegeben habe, fragte der Onkel. «Lieber Herr Zardetti», lachte der, «ich wollte zuerst wissen, ob der Wagen auch wirklich die Fahrt besteht. Hätte es das nicht getan, wäre ich incognito geblieben und hätte das Ding unerkannt wieder mitgenommen.»[22] Das neue Bewegungsmittel verbreitete sich in der Region sehr schnell. Schon 1896 wurde von einem Apothe-

ker das erste Auto in Dornbirn gekauft.[25] Ca. 1905 kam das erste Auto nach Liechtenstein.[24] Bis zum ersten Weltkrieg blieb deren Zahl in Liechtenstein bescheiden. Nur zwei Autos und zwei Motorräder waren in Liechtenstein registriert. Im Thurgau dagegen gab es 1910 bereits 106 und Anfangs 1915 sogar 234 Automobile.[25] Die Zahl der Lastwagen war 1915 noch deutlich geringer. Es waren 32.[26] Die Faszination, die das Auto von Anfang an ausübte, kommt auch darin zum Ausdruck, daß Kinder bereits um das Jahr 1908 Autos nachbauten, um damit Seifenkistenrennen zu veranstalten.[27]

Um die Jahrhundertwende entstanden im Bodenseeraum auch eigene Fabriken für Motorfahrzeuge. Saurer in Arbon begann 1896 mit dem Bau von Nutzfahrzeugen, 1898 von Personenwagen.[28] 1902 wurde mit der Serienfabrikation von Lastwagen, Omnibussen und Personenwagen[29] begonnen. 1903/04 erschien der erste schwere Motorlastwagen auf dem Markt, der fünf Tonnen laden konnte.[30] Kurz darauf wurden auch die ersten offenen Omnibusse(1905), später die gedeckten und geschlossenen und sogar zweistöckigen gebaut.[31] Nach der Jahrhundertwende gelang es der Firma Martini in Frauenfeld einen Gesellschaftswagen zu konstruieren, der auch für den Postomnibusdienst geeignet schien.[32] Der erste regelmäßige Autopostdienst wurde im Thurgau zwischen Frauenfeld und Steckborn von 1904 bis 1906 ohne dauernden Erfolg eingeführt.[33] Ein ähnlicher Versuch scheiterte im Hinterthurgau zwischen Eschlikon und Fischingen.[34] Auch die Omnibuslinien in Konstanz hatten immer wieder mit technischen Schwierigkeiten zu kämpfen.[35] Das zur Verfügung stehende Wagenmaterial war für den Dauereinsatz offenbar noch nicht geeignet. Die Firma Martini baute auch Personenwagen, hatte jedoch keinen anhaltenden Erfolg und wurde 1906 verkauft. Teile der Autoproduktion wurden noch bis in den 1. Weltkrieg hinein fortgeführt.[36] 1903 gab es in Frauenfeld auf dem Areal der Kaserne eine erste Automobilausstellung, auf der die verschiedensten benzinmotorgetriebenen Fahrzeuge vorgestellt wurden.[37]

Die Verbreitung der Autos veränderte die Situation auf den Straßen. Hatte schon die Verbreitung des Fahrrades für Unruhe gesorgt, so brachte die «hohe» Geschwindigkeit der Autos noch weit mehr Unsicherheit, wie ein Bericht aus Konstanz zeigt: «Als an einem Sonntag kurz vor 19 Uhr abends noch viele Spaziergänger unterwegs waren und angesichts der schmalen Gehsteige in der Eisenbahnstraße, der heutigen Konzilstraße, auch auf der Straße gingen, ‹sauste› zuerst vom Fischmarkt kommend ein rotes und dann von der Brücke her ein weißes Automobil, beide ganz ohne Lichter, mitten durch die Menge. «Erschreckt stoben die Fußgänger vor den kaum sichtbaren Gefährten auseinander.» Solche Vorfälle veranlaßten den Konstanzer Stadtrat zu dem Beschluß, der Automobilverkehr solle «nur in der auch anderen Fuhrwerken statthaften Geschwindigkeit» zulässig sein.[38] Der Liechtensteinische Landtag ging sogar noch weiter. Er wollte 1908 den Autoverkehr völlig verbieten, weil die Autos die beschotterten Straßen beschädigten und dabei viel Staub aufwirbelten und die Heuwiesen verschmutzten.[39] Ablehnung lösten auch die «herrlichen Düfte» der Autos aus.[40]

Die Gegenseite ließ die Kritik nicht auf sich sitzen und wandte sich dagegen, jedem Städtchen oder gar

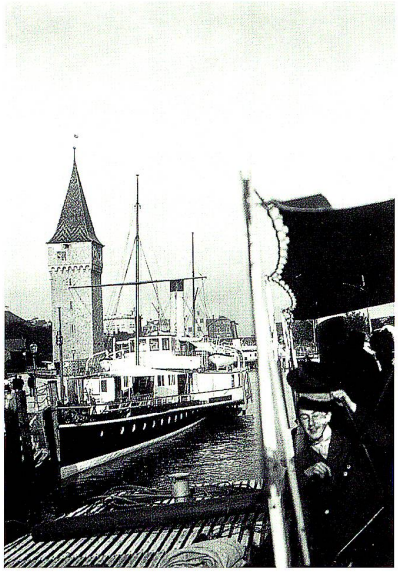
FEST-ESSEN
IM INSEL-HOTEL
KONSTANZ, 5. JULI 1913

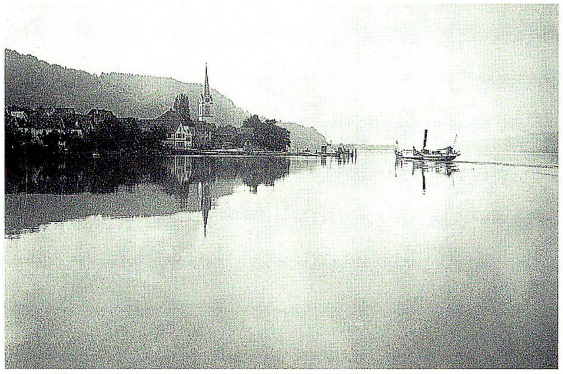
Speisekarte zum Festessen anläßlich der Wasserflugwoche in Konstanz am 5.Juli 1913. Als Hauptspeise gab es unter anderem Bodenseeforelle mit Trüffel-Tunke, Artischocken-Böden mit Mark und französisches Masthuhn mit Lattich und Tomatensalat.

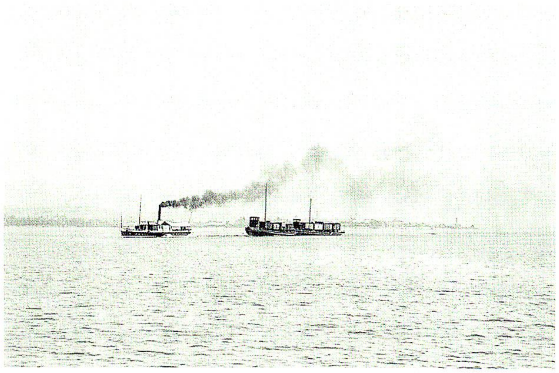
Dörfchen das Recht zuzubilligen, eigene Vorschriften für den Autoverkehr zu erlassen. Namentlich einer aufstrebenden Fremdenverkehrsstadt wie Konstanz stehe es schlecht an, «die zahlreichen und meist zahlungsfähigen Reisenden, die ihr der Autoverkehr zuführt, durch den unnötig verlängerten Polizeistock zu vertreiben». Ähnlich wie man sich an die ein Jahrzehnt früher eingeführten Fahrräder gewöhnt habe, werde man sich auch an die Autos auf den Straßen gewöhnen, meinte die Konstanzer Zeitung 1905.

Die Eroberung der Luft beginnt

Die Entwicklung des Benzinmotors hat aber nicht nur den Verkehr auf der Straße revolutioniert, sondern in der Luft erst möglich gemacht. Ein dampfbetriebener Zeppelin ist ebenso wenig vorstellbar wie ein dampfbetriebenes Flugzeug. Kaum hatten die ersten Zeppeline die Kinderkrankheiten überwunden, da machten 1910 Konstanzer Technikumsstudenten mit einem Gleitflieger Flugversuche: «An der steilsten Stelle des Fürstenbergs, an der Südwestecke desselben, dicht über der Straße, begann Freiherr von Meydell den ersten Versuch. Der Wind von Südwesten kommend war böig und ziemlich stark. Mit einigen Sätzen gegen den Wind kam der kühne Aviatiker zum Fliegen und schwebte etwa einen Meter über dem Boden drei bis vier Meter talabwärts, um durch den Windstoß auf den Boden gesetzt zu werden.» Da der Apparat keinen Schaden genommen hatte, versuchten das







Um 1900 wurde das Photographieren bei Touristen immer beliebter. Bilder von einer Reise an den Bodensee aus einem Genfer Album um 1905: Lindau – Konstanz – Berlingen – Trajekt auf dem Obersee – Hafen von Bregenz

Gleiche auch andere Studenten und brachten es «auf einen Gleitflug von fünf bis sieben Meter Länge».[41] Im gleichen Jahr hatten sich zwei junge Leute, Züst und Schlegel, in Konstanz vorgenommen einen motorgetriebenen Flugapparat zu bauen. Das Flugzeug war 13 Meter lang und hatte eine Spannweite von 15,60 Metern. Der erste, unter Ausschluß der Öffentlichkeit gestartete Versuch verlief jedoch wenig ermutigend. Dennoch machten die beiden am 14. August 1910 «in Gegenwart eines zahlreichen Publikums» die ersten öffentlichen Flugversuche. Zwar hob der Flugapparat «nach kurzem Anlauf» mehrmals einen halben Meter vom Boden ab, «doch fiel der Flieger immer wieder auf die Erde zurück». Dann versuchte es Schlegel ein letztes Mal, «um, wenn irgend möglich, ein einigermaßen günstiges Resultat zu erzielen». Mit erhöhter Gewindigkeit sauste er nun über den Platz und schwebte nach 150 Metern Anlauf «in guter Lage in etwa Meterhöhe längere Zeit dahin». Nach kurzer Bodenberührung stieg er sogar auf eine Höhe von drei Metern in die Lüfte. Doch plötzlich bäumte sich der Schwanz des Flugzeugs auf und bohrte sich mit dem Propeller in den Boden. Der Flugzeugführer wurde herausgeschleudert und verletzt. Das veranlaßte ihn jedoch nicht zu Aufgabe seiner Pläne.[42] In kurzer Zeit kam es in Konstanz zu einer ganzen Reihe von bedeutenden Flugereignissen. 1911 gab es die ersten Schauflüge auf dem Konstanzer Exerziergelände, 1912 den ersten Rundflug über der Stadt und 1913 den ersten Wasserflugzeugwettbewerb.[43] 1913 machte der schon erwähnte Schlegel Flugvorführungen in Singen.[44] Im gleichen Jahr flog der Ingenieur Gsell von Friedrichshafen aus über den Bodensee nach Rorschach und zurück und der Pilot Kunkler zum ersten Mal in 12 Minuten über das St.Galler Hochtal.[45] Die Zuschauerzahlen bei solchen Ereignissen waren beträchtlich. Auf dem Hintergrund des Luftschiffbaus entstand ab 1908 in Friedrichshafen ein bedeutsamer Flugzeugbau. Theodor Kober, der erste Luftschiffmitarbeiter Zeppelins, übernahm 1912 die noch stehende feste Halle auf dem alten Luftschiffgelände und gründete die Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH. Die neue Firma befaßte sich vor 1914 mit dem Bau von Wasserflugzeugen. Auch hier setzte man in erster Linie auf Militäraufträge, aber auch auf den Trend zum Wasserflugsport, wie er sich in den USA bereits abzeichnete. 1914, beim Ausbruch des Krieges, beschäftigte das Flugzeugwerk 60 Arbeiter.[46] Am Ende des Krieges waren es 3000 Personen. Ein Drittel der gesamten deutschen Flugzeugproduktion des 1. Weltkrieges soll hier entstanden sein.[47]

Erster Boom im Fremdenverkehr

Mit dem explosionsartig steigenden Verkehr, der wachsenden Mobilität und Wohlhabenheit breiterer Schichten war um die Jahrhundertwende ein rasanter Anstieg des Fremdenverkehrs verbunden. Die steigenden Übernachtungszahlen wurden in den Städten und Gemeinden zu einer wichtigen Einnahmequelle. In Konstanz hatte sich im Jahr 1902 die Zahl der Übernachtungen mit 65000 gegenüber 1892 genau verdoppelt. Von 1906 bis 1913 wurde fast nochmals eine Verdoppelung der Übernachtungszahlen erreicht. Sie lagen nun bei 97354.[48] 1907 lag Konstanz mit 88000 Übernachtungen im Bodenseeraum an der Spitze, es folgten Schaffhausen mit

77000, Lindau mit 61000 und Bregenz mit 43000 Übernachtungen. In St.Gallen zählte man 36000 und in Friedrichshafen knapp 20000 Gäste. In Überlingen hatte man damals mit 7000 Übernachtungen ein verhältnismäßig geringes Gästeaufkommen.[49]

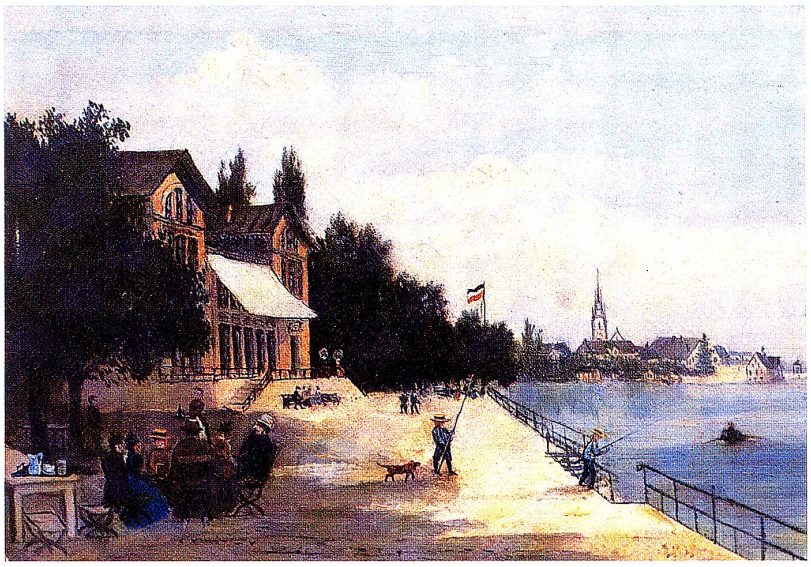
Der steigenden Gästenachfrage waren die bestehenden Hotels und Gasthäuser nicht mehr gewachsen. Im Jahr der Jahrhundertwende begann die Fremdensaison zu Pfingsten «gleich fortissimo». Die Bodenseedampfer und die Züge waren überfüllt und die Gasthöfe ausgebucht.[50] Selbst die Aktivierung von Privatquartieren habe den Bedarf nicht decken können. Deshalb wurden zwischen 1900 und dem Ersten Weltkrieg rund um den Bodensee bestehende Hotels und Gasthöfe vergrößert und modernisiert. Beispiele dafür sind in Konstanz das Hotel «Krone» (1895/1902), das Gasthaus «Zum Deutschen Haus» (1904) und das Hotel Hecht (um 1905). Viele wurden zum Teil im Jugendstil, zum Teil im Heimatstil ganz neu gebaut. Hier sind das «Kurgarten-Hotel» (1909) und das Hotel «Buchhorner Hof» (1904) in Friedrichshafen, das Seehotel in Konstanz (1906) und das «Kaiserstrandhotel» in Lochau bei Bregenz (1910) zu nennen. Begünstigt durch die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und die im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg wachsende Natursehnsucht entwickelte sich nun auch auf dem Lande ein nennenswerter Fremdenverkehr. Auch dort wurden Gasthöfe ausgebaut, wie das «Hotel Mohren» auf der Reichenau und das «Hotel Winter» in Heiligenberg (Umbau 1906), oder neue Hotels gebaut, wie das «Hotel Schiff» (1911) in Langenargen und das «Hotel Reichenau» (1908) auf der Reichenau.[51]

Das enorme Wachstum des Wirtschaftszweiges Fremdenverkehr in der Zeit um die Jahrhundertwende brachte auch die Einrichtung verschiedener Fremdenverkehrsorganisationen mit sich. Neben der Gründung vieler örtlicher Verkehrsvereine entstanden 1894 der «Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein» und 1902 der «Bodensee Verkehrsverein». Die wachsenden sportlichen Aktivitäten und die ersten größeren Sportveranstaltungen wurden von Beginn an in die Arbeit der Fremdenverkehrsorganisationen integriert. So unterstützte der «Bodensee Verkehrsverein» 1905 eine größere Segelregatta vor Bregenz durch die Stiftung eines Ehrenpreises. Das gleiche geschah einige Jahre später bei den ersten Motorboot-Regatten auf dem See.[52]

Körperbewegung und Sport

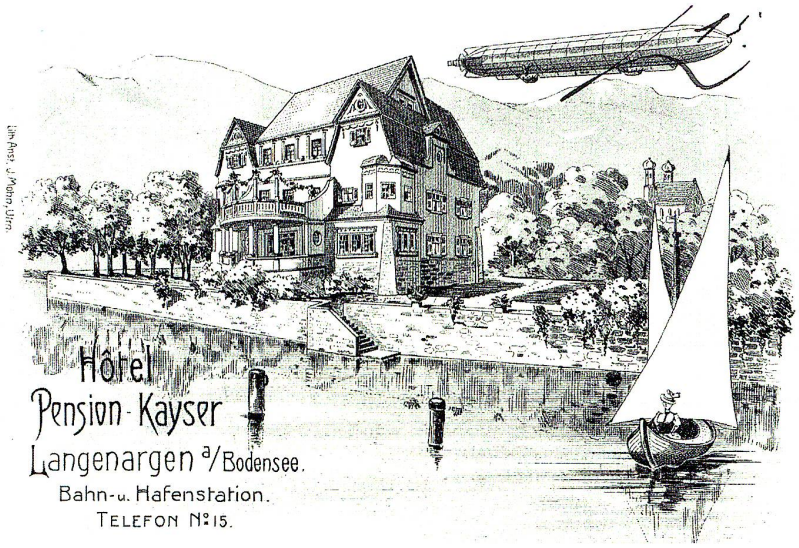
Um die Jahrhundertwende gewann nicht nur die Fortbewegung neue Qualitäten, die Körperbewegung an sich wurde zur «Mode».

Die Körperbewegung und -ertüchtigung in ihren verschiedensten Formen wurde zu einer breiten Volksbewegung. Wanderausflüge gehörten in vielen Familien zum Sonntagsprogramm. Die neue Körperbewegung war aber auch ein Stück weit Jugendprotest. Die Wandervogelbewegung war eine Abgrenzung von der Welt der Eltern und der Familie. Die Suche nach der Natur und dem Gemeinschaftsgefühl wurde der kühl-berechnenden, zivilisatorisch-bürgerlichen Kultur entgegengestellt. 1909 bedauerte die Konstanzer Zeitung, daß in der Stadt noch keine Wandervogelgruppe gebildet worden sei. Gelte es doch «das Wandern unter den Jugendlichen zu fördern, den Sinn für das Naturschöne zu wecken und der Jugend Gelegenheit zu geben, Land und Leute aus eigener Anschauung kennenzulernen». Auf den Wanderfahrten sollte die «größte Einfacheit» herrschen. Alkohol und Rauchen waren verpönt. Zunächst konnten sich die Konstanzer einer Winterthurer Gruppe anschließen, bis 1911/12 eine eigene Gruppe in der Stadt entstand.[53] Erich Bloch schildert in seinen Erinnerungen die Anfänge: «Eines Tages kam ein jüdischer Schüler von der Oberrealschule zu meinen Eltern in der Rosgartenstraße, erzählte von der neuen Wanderbewegung und bat, mich mitnehmen zu dürfen.... Er sagte, sie planen eine schöne Wandergemeinschaft, nicht so anstrengend, so, daß auch der Jüngste noch mitkomme – da war ich zwölf Jahre alt. Und meine Eltern sollten mir einen kleinen Rucksack kaufen, sie hätten einen Kessel, kochten selbst und wollten romantisch und ideal leben.» 1911 seien dann eine Buben- und eine Mädchengruppe organisiert worden. «Gewandert wurde zunächst getrennt, aber die Feste, zum Beispiel das Sonnwendfest, haben wir gemeinsam gefeiert. Im selben Jahr haben wir auch ein Heim gefunden und gemietet auf dem Oberbühlhof bei Schienen, unser «Nest». Das Haus hatte zwei Stockwerke, unten ein großes Wohnzimmer, eine Küche und eine Schlafstätte für die Buben, oben zwei

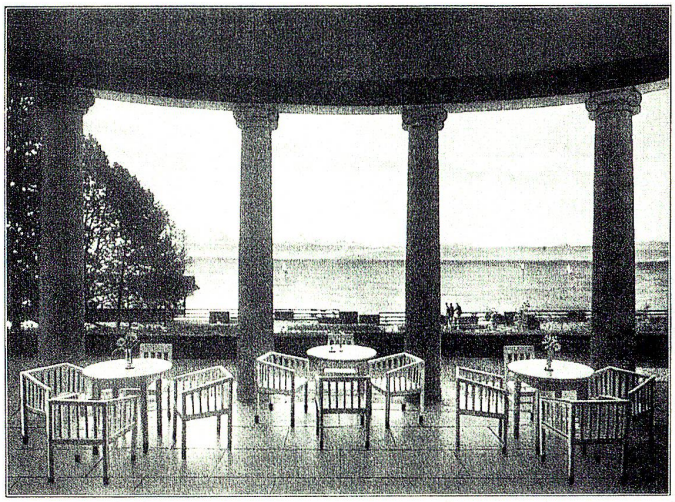


Die Kurhalle in Friedrichshafen um 1891, Gemälde von Heinrich Lotter aus seiner Schulzeit

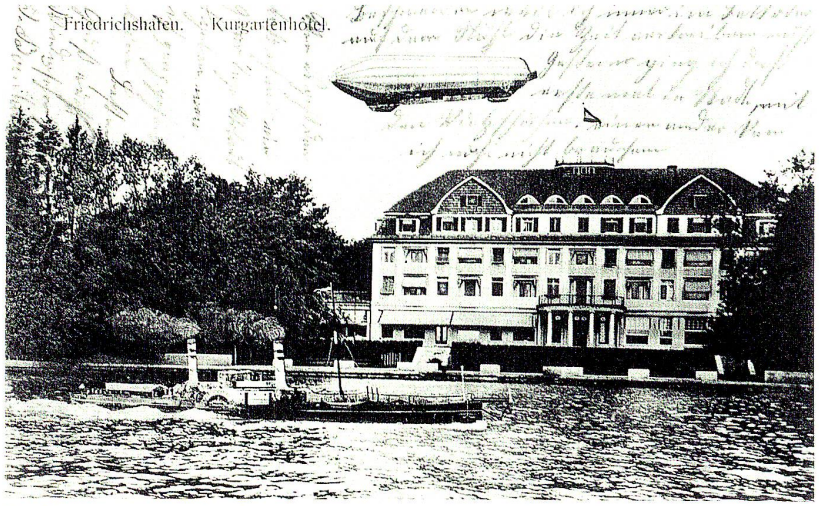
Kofferaufkleber des Hotels Krone Konstanz um 1900



Hotel- Pension Kayser in Langenargen (1907)



Das Kurgartenhotel, ein «in vornehmer Einfachheit gehaltener Bau im reformierten modernen Hotelstil», war auch mit entsprechenden Möbeln eingerichtet: Sessel auf der Terrasse des Hotels im neuen schlichten Stil



Der Bau des Kurgartenhotels in Friedrichshafen (1909) war die Reaktion auf den ständig wachsenden Fremdenverkehr. Die alten Hotels konnten den Ansturm nicht mehr bewältigen

Schlafräume für die Mädchen. Vor dem Haus konnten wir uns an einem Brunnen mit Pumpe waschen. Stritt (ein Lehrer, G.Z.) hat dann eine Werkbank und Holz gekauft, und unter seiner Anleitung haben wir fast alle Möbel selbst gemacht.» [54]

Zur gleichen Zeit wurden übrigens die Pfadfindergruppen gegründet.[55] In St.Gallen geschah dies 1912.[56]

Aber auch Erwachsene bewegten sich in zunehmendem Maß wandernd und bergsteigend in der Natur. So breitete sich um den See herum die Bewegung aus, die sich dem Naturtourismus verschrieben hatten. Bestand der Konstanzer Alpenverein schon in den 80er Jahren, so wurde nun beispielweise 1911 eine Sektion des deutschen Alpenvereins in Friedrichshafen gegründet.[57] Im Thurgau entstanden 1897 und 1901 zwei Sektionen des Schweizerischen Alpenclubs, die gemeinsame Bergwanderungen und Tourenwochen organisierten und auch zur Unterkunft Berghütten bauten.[58] Auch Frauen aus dem Thurgau beteiligten sich am Bergsteigen.[59] Die Arbeiterbewegung wurde von der Entwicklung ebenfalls erfaßt: 1908 wurde in Arbon und 1912 in Frauenfeld eine Gruppe der Naturfreunde gegründet.[60]

1912 entstand unter Mithilfe des benachbarten Vereins der Arbeiterbewegung in Schaffhausen auch eine Sektion der Naturfreunde in Singen.[61]

Neben dem Radfahren, Wandern und Bergsteigen haben sich um die Jahrhundertwende weitere Formen der körperlichen Betätigung entwickelt. Sport zu treiben, wurde fast zu einer Mode. Das zeigen nicht nur die vielfältigen Sportarten, die betrieben wurden, sondern ebenso die zahlreichen Vereinsgründungen. Ein Beispiel sind die Fußballer. So wurde im Jahr 1900 aus den Vorgängervereinen FC «Constantia» und FC «Germania» der FC Konstanz gebildet. In Friedrichshafen und Überlingen erfolgte die Gründung der Fußballclubs 1909. Der erste Fußballverein im Thurgau war der FC Arbon (1905)[62]. Ihm folgten die Clubs von Frauenfeld (1906) und Amriswil (1910) Wie mit dem Wandern, so war auch mit dem Fußballspielen ein jugendlicher Protest verbunden. Deshalb war es anfangs für die Vereine schwer, sich mit ihrer neuen Sportart durchzusetzen. Es gab vielerlei gesellschaftliche Widerstände und Vorurteile, nicht zuletzt in den Reihen der etablierten Vereine. «Hartnäckigste Gegner waren in der Anfangszeit nicht die gegnerischen Mannschaften sondern die Turner!», vermerkt die Vereinschronik des VfB Friedrichshafen.[63] Die rauhen Sitten und die revolutionären Züge des Spiels paßten nicht in das Bild der etablierten Sportvereine. Aber auch Elternhaus, Schule und Kirche verhielten sich der neuen Sportart gegenüber ablehnend. So dauerte es noch Jahrzehnte bis überall in den Schulen das Fußballspiel gleichberechtigt neben dem Turnen unterrichtet werden durfte. Eine Ausnahme war der Konstanzer Lehrer Boser: «Es war im Frühjahr 1906 als wir bei Herrn Hauptlehrer Boser in der 7. Klasse auf der Schulbank saßen. Heute noch sind wir Herrn Boser zu Dank verpflichtet; war er doch der einzige Lehrer der Volksschule, der in diesen Jahren seine Schüler Fußball spielen ließ. Wie schlugen da unsere Herzen höher, wenn wir an unseren Lehrer die Bitte richteten, heute mal statt in die Turnhalle mit uns aufs Döbele zu gehen, um Fußball zu spielen. Da ließ unser lieber Boser abstimmen und mit überwältigender Mehrheit wurde für das Döbele gestimmt. So lenkten wir dann unsere Schritte mit Gesang: ‹Wie ein stolzer

Adler› – das Leiblied unseres Oberhauptes – auf das Döbele, wo bald ein lustiges Treiben einsetzte.»[64]

Auch der Skisport entwickelte sich in der Zeit nach der Jahrhundertwende. 1904 wurde in Dornbirn von 54 Interessierten der Voralberger Skiverband gegründet. Schon 1903/04 wurde am Bödele eine Sprungschanze errichtet und 1907 am gleichen Ort ein von jungen Leuten konstruierter Skilift in Betrieb genommen.[65] Er war der erste in der Welt überhaupt. Nach der Durchführung erster Skirennen und Meisterschaften fanden dort 1912 auch die ersten österreichischen Skimeisterschaften statt. In St.Gallen wurde der erste Skikurs 1905 angeboten.[66] In Konstanz konstituierte sich 1907 eine «Freie Vereinigung Konstanzer Skiläufer».[67] Die Entwicklung des Skisports zu einem wirtschaftlichen Faktor geht aus einer Notiz der Arboner Nachrichten vom 30.11.1907 hervor: «Vom 1. Dezember nächsthin an werden die Skier auf den Linien der Schweizer Bundesbahnen gratis befördert, sofern der Reisende den nämlichen Zug benützt und die Hölzer selbst am Gepäckwagen abgibt und wieder in Empfang nimmt.»[68]

In den wärmeren Jahreszeiten erlebten die Wassersportarten einen gewaltigen Aufschwung. Der im Jahr 1906 gegründete Konstanzer «Schwimmverein» hatte sich «die Hebung und Verbreitung der Schwimmkunst» zum Ziel gemacht und wollte «das Schwimmen zu einem Gemeingut des Volkes» machen. Zu diesem Zweck veranstaltete er auch verschiedene Wettschwimmen.[69] Der St.Galler Schwimmclub entstand im Jahr 1909.[70]

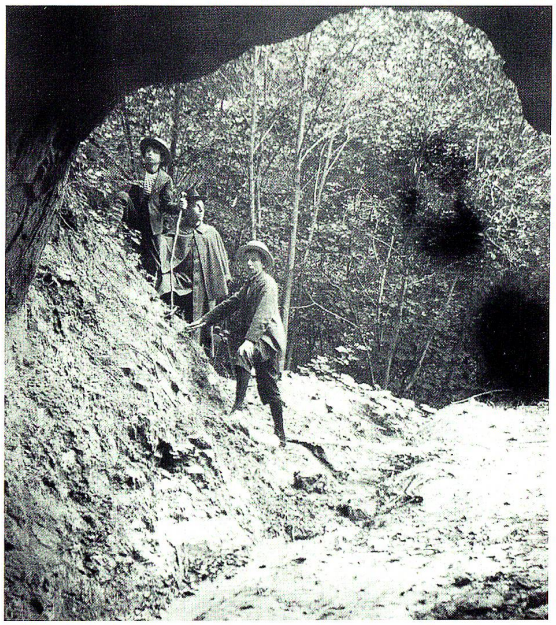
Nach den frühen Gründungen von Segelclubs in Lindau (1889) und in Bregenz (1895) kam es nach der Jahrhundertwende zu weiteren Gründungen in Überlingen und Konstanz(1909), Friedrichshafen (1911) und Radolfzell (1912). Neben den sportlichen Aktivitäten spielte hier schon früh die Förderung des Fremdenverkehrs eine wichtige Rolle. So berichtet der Überlinger «Seebote» am 19. August 1909 über die auf der Gründungsversammlung des Überlinger Segelclubs formulierten Zielsetzungen: «Durch Anschaffung von Vereinsbooten will er seinen aktiven Mitgliedern die Ausübung der segelsportlichen Tätigkeit, seinen inaktiven Mitgliedern den Naturgenuß einer Bootsfahrt ermöglichen und hofft, durch sein Bestehen, seine Einrichtungen und Veranstaltungen, vor allem auch Leben und Verkehr an den Überlinger See, auf seine Wasserfläche und insbesondere in unsere schöne Stadt Überlingen selbst zu bringen.»[71]

Das Motorbootfahren und Tennisspielen, zwei von den Kosten her gleichfalls exklusive Sportarten, erlebten in dieser Zeit ebenfalls ihren Durchbruch. Eugen Zardetti, einer der ersten Besitzer eines Automobils im Bodenseegebiet, gilt als erster Besitzer eines Motorbootes am Bodensee. Der Bregenzer Stadtmagistrat erteilte ihm 1892 die Erlaubnis, im Gondelhafen eine «Petrol-Motor-Gondel» zu plazieren. 1908 wurde in der Konstanzer Bucht ein erstes Motorbootrennen[72] veranstaltet.

Ähnlich wie der Fußballsport in den ärmeren Schichten waren Tennis, Segeln oder Motorbootfahren in den oberen bürgerlichen Schichten für die Jugend ein Mittel zur Abgrenzung von der Welt der Eltern.

In allen Schichten entwickelte sich in unterschiedlichen Zusammenhängen ein neues Lebensgefühl. Mit «Sportlichkeit» und «Jugendlichkeit» wurden um

Segler auf dem Bodensee im Juli 1909



Konstanzer Wanderer vor dem Eingang einer Höhle

Werbeplakat für das 1912 wiedereröffnete Konzil in Konstanz. 1910 hatte man begonnen, das alte Kaufhaus für die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs umzubauen. Von da an wurde das Gebäude bewußt als Konzil bezeichnet. Lithographie von Emil Schlatter 1912

Skifahrerinnen. Titelbild der Zeitschrift «Jugend» Nr. 1 1908 von Paul Rieth

die Jahrhundertwende zum ersten Mal bis heute gültige Leitwerte formuliert.

Gemeinsames Wandern und Sporttreiben waren für die damaligen Jugendlichen ein Akt der Befreiung aus den Fesseln des überladenen Dekors der Kleider, Möbel und Hausfassaden und nicht zuletzt der verschnörkelten und manierierten Gedankenwelt ihrer Eltern.

Sport, frische Luft, Einfachheit, schnörkelloses Bauen und Wohnen sowie Kleiden bildeten eine Einheit des Jugendprotestes. Um die Jahrhundertwende begann der Wandel des Lebensgefühls, das dann in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen voll zum Durchbruch kam und zum allgemeinen neuen Lebensgefühl wurde.

Anmerkungen

1 PAUL VOGT, Brücken zur Vergangenheit. Ein Text- und Arbeitsbuch zur liechtensteinischen Geschichte. 17. Bis 19. Jahrhundert, Vaduz 1990, S. 237.
2 GERT ZANG, Konstanz in der Großherzoglichen Zeit. Aufschwung im Kaiserreich, Geschichte der Stadt Konstanz 4.2, Konstanz 1993, S. 155.
3 Protokoll des Gemeinderates Rorschach vom 5.9.1893, Archiv der Stadt Rorschach.
4 Ostschweizerisches Tagblatt Rorschach, 8.9.1899.
5 ALBERT SCHOOP u.a., Geschichte des Kantons Thurgau, Band 2, Frauenfeld 1992, S. 461.

6 GERT ZANG, S. 156.
7 KARL HEINZ BURMEISTER, Geschichte der Stadt Tettnang, Konstanz 1997, S. 253.
8 Festschrift 75 Jahre RV Georgia e.V., Reichenau 1980.
9 GERT ZANG, S. 256.
10 MOGENS RAFN MOGENSEN, Arbon am Anfang unseres Jahrhunderts, 2. erw. Auflage Arbon 1983, S. 99.
11 JOHANNES SCHELLENBERG, Überlingen und die Eisenbahn (1895–1901), in: PAUL BAUR (Hrsg.), ... klein, hochmodern, aber hiesig! Überlinger Gewerbe im Wandel, Uhldingen 1989, S. 86–120, hier S. 108 ff, 110.
12 ERNST EHRENZELLER, Geschichte der Stadt St.Gallen, St.Gallen 1988, S. 422.
13 KURT BÜNZLI, Arbon vor dem Ersten Weltkrieg. Wirtschaftlicher und sozialer Wandel in der Kleinstadt (1880–1914), Thurgauer Beiträge zur Geschichte Band 129 1992, S. 107.
14 Förderkreis Heimatkunde Tettnang (Hrsg.), Das Bahnbuch. 100 Jahre Strom und Zugverbindung Tettnang–Meckenbeuren, Heimat-Zeichen Band 4, Tettnang 1995, S. 119, auch HANS-WOLFGANG SCHARF / BURKHARD WOLLNY, Die Eisenbahn am Bodensee, Freiburg 1993, S. 100/101.
15 SCHARF / WOLLNY, S. 139.
16 PETER RÖLLIN, St.Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert, St.Gallen 1981, S. 58, SCHARF/ WOLLNY, S. 156 ff., ERNST EHRENZELLER, S. 422.
17 PETER RÖLLIN, S. 58/59, ERNST EHRENZELLER, S. 419/ 420.
18 JÜRG ZIMMERMANN/RICHARD GERBIG, Die Schaffhauser Straßenbahnen. Geschichte und Rollmaterial seit 1901, Schaffhausen 1976.
19 ALBERT BOHLE, Grüße aus Alt-Dornbirn, Bregenz 1988, S. 41, 54, 55.
20 GERT ZANG, S. 158, 258.
21 BEAT GNÄDINGER / GREGOR SPUHLER, Frauenfeld. Geschichte einer Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Frauenfeld 1996, S. 311.
22 LILLY BRAUMANN-HONSELL, Kleine Welt – Große Welt. Frauen erleben ein Jahrhundert am Bodensee, ND Konstanz 1981, S . 237–240.
23 ALBERT BOHLE, S. 66.
24 PAUL VOGT, S. 237.
25 ALBERT SCHOOP u.a., Band 2, S. 461.
26 ebd. S. 461.
27 MOGENS RAFN MOGENSEN, S. 38.
28 KURT SAHLI, Saurer. Geschichte einer Nutzfahrzeugfabrik, Bern 1987, S. 18/19.
29 ALBERT SCHOOP u.a. Band 2, S. 460.
30 ebd. S. 460, KURT BÜNZLI, S. 34.
31 MOGENS RAFN MOGENSEN, S. 108–113.
32 ALBERT SCHOOP u.a., Band 2, S. 466.
33 ebd. S. 466.
34 ebd. S. 467.
35 GERT ZANG, S. 157/158, 258.
36 GNÄDINGER / SPUHLER, S. 170–173; MOGENS RAFN MOGENSEN, S. 109, 110, 113, ALBERT SCHOOP u.a. 2. Band, S. 646.
37 GNÄDINGER / SPUHLER, S. 247.
38 GERT ZANG, S. 256.
39 PAUL VOGT, S. 237.
40 GERT ZANG, S. 256.
41 GERT ZANG, S. 265.
42 ebd. S. 264/265.
43 ebd. S. 266–268.
44 HERBERT BERNER, Straßen, Zölle, Post, in: HERBERT BERNER (Hrsg.), Singener Stadtgeschichte Band 2, Konstanz 1990, S. 286–291, hier S. 290; REINHILD KAPPES, Singens Bürgermeister und Ehrenbürger von 1899 bis heute, in: HERBERT BERNER, Singener Stadtgeschichte, Band 3, S. 167–203, hier S. 169.
45 ERNST EHRENZELLER, S. 442.
46 ELMAR L. KUHN, Industrialisierung in Oberschwaben und am Bodensee, Geschichte am See 24/1 und 24/2, Friedrichshafen 1984, S. 367.
47 ebd. S. 399.
48 GERT ZANG, 97/98.
49 ELMAR L. KUHN, Ein Luftschiff über dem König vor dem Alpenpanorama. Friedrichshafen als Kurort und Fremdenstadt vor dem Ersten Weltkrieg, in: Internationaler Arbeitskreis Bodenseeausstellungen (Hrsg.), Sommerfrische. Die touristische Entdeckung der Bodenseelandschaft, Rorschach 1991, S. 125–138, hier S. 128.
50 GERT ZANG, S. 162.
51 EVA MOSER, «Mit prächtiger Aussicht auf See und Gebirge». Aspekte der Hotelentwicklung am Bodensee, in: Internationaler Arbeitskreis Bodenseeausstellungen (Hrsg.) Sommerfrische. Die touristische Entdeckung der Bodenseelandschaft, Rorschach 1991, S. 31–42.
52 Ebd: WERNER TRAPP, Die organisierte Bemühung um den «Fremdenzufluß». Der «Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein» und der «Bodensee Verkehrsverein», S. 11–20.
53 GERT ZANG, S. 281.
54 ERICH BLOCH, Das verlorene Paradies. Ein Leben am Bodensee 1897–1939, Sigmaringen 1992, S. 56/57.
55 GERT ZANG, S. 281.
56 ERNST EHRENZELLER, S. 439.
57 Festschrift 75 Jahre Sektion Friedrichshafen des Deutschen Alpenvereins 1911–1986, Friedrichshafen 1986.
58 ALBERT SCHOOP u.a., 1. Band, S. 214.
59 Verein «Thurgauerinnen gestern – heute – morgen» (Hrsg.), bodenständig und grenzenlos, 200 Jahre Thurgauer Frauengeschichte(n), Frauenfeld 1998, S. 28.
60 ALBERT SCHOOP u.a., 1. Band, S. 214.
61 GERT ZANG (Hrsg.), Arbeiterprovinz. Alltag, Politik und Kultur zwischen Kirchturm und Fabrikschornstein Singen 1895–1933, 2 Bände, Konstanz 1989, S. 182/183.
62 MOGENS RAFN MOGENSEN, S. 98–100.
63 LUDWIG ZIMMERMANN, Aus der Geschichte des Fußballs in der Region Bodensee-Oberschwaben, Baienfurt 1988, S. 10.
64 Vereinszeitung FC Konstanz 1900, 1. Jahrgang, Konstanz 1924–25, S. 8.
65 ALBERT BOHLE, Grüße aus Alt-Dornbirn, Bregenz 1988, S. 78/79.
66 ERNST EHRENZELLER; S. 442.
67 GERT ZANG, S. 279.
68 MOGENS RAFN MOGENSEN, S. 100.
69 GERT ZANG; S. 279.
70 ERNST EHRENZELLER, S. 442.
71 Festschrift Bodensee Yachtclub Überlingen 1909–1979, S. 5.
72 GERT ZANG; S. 261, auch WERNER TRAPP, Anfänge des Wassersports auf dem Bodensee, in: Internationaler Arbeitskreis Bodenseeausstellungen (Hrsg.), Sommerfrische. Die touristische Entdeckung der Bodenseelandschaft, Rorschach 1991, S. 59–62.

Sonntagsausflug einer Konstanzer Familie zum Schloß Kirchberg um 1905