**Zeitschrift:** Rorschacher Neujahrsblatt

**Band:** 76 (1986)

**Artikel:** Von der "Bildungsreise" zum modernen Massentourismus : Skizzen zu einer Geschichte des Fremdenverkehrs am Bodensee

**Autor:** Trapp, Werner

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-947456

**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:** 13.12.2025

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

# Von der «Bildungsreise» zum modernen Massentourismus

## Skizzen zu einer Geschichte des Fremdenverkehrs am Bodensee

Werner Trapp

### Der Bodensee – schon immer eine Reise wert?

Bodenseelandschaft und Industrie – die beiden Begriffe scheinen zunächst kaum etwas miteinander zu tun zu haben. Denkt man beim Thema Bodensee doch unweigerlich an malerische Altstädte und mittelalterliche Klöster, an barocke Kirchen, schöne Bürgerhäuser oder schmuckes Fachwerk inmitten üppiger Bauerngärten – Ansichten, wie sie uns von zahllosen Bildbänden oder Bodenseekalendern her vertraut sind. Der Bodenseeraum als eine bedeutende Industrielandschaft hat in dieser Optik, vom «Zeppelin» vielleicht einmal abgesehen, kaum einen Platz.

Der moderne Fremdenverkehr hingegen – komplementäres Produkt der industriegesellschaftlichen Entwicklung – scheint schon eher den gängigen Vorstellungen von der Identität dieser Landschaft gerecht zu werden: Touristen, Kurgäste, Camper und Wassersportler gehören offenbar ebenso selbstverständlich zum Bild des Bodensees wie die Lebensrhythmen, die der moderne Tourismus dieser Landschaft aufgeprägt hat. Haben wir uns nicht längst gewöhnt an den zuweilen sogar schroffen Wechsel zwischen der geschäftigen Betriebsamkeit einer sommerlichen «Saison» und dem vielerorts wesentlich beschaulicheren Leben der langen fremdenarmen Winterzeit? Gibt es nicht sogar Orte am See, die erst im Frühjahr mit dem Einsetzen des Reisestroms zu erwachen scheinen, um im Herbst erneut in die beinahe gespenstische Leblosigkeit eines langen Winterschlafes einzutauchen? Dennoch: als Teil der *historischen* Identität dieser Landschaft ist der Fremdenverkehr – ein Produkt des 19. und 20. Jahrhunderts – bisher noch kaum bewusst geworden. Seine Geschichte würde man in Museen dieser Region vergeblich suchen. Noch immer dominiert im historischen Selbstbewusstsein der Region das, was auch der Tourist hier an Geschichte sucht: die Kunst- und Kulturlandschaft Bodenseeraum, deren historische Identität spätestens mit dem Anbruch des Industriezeitalters verblasst, an Interesse verliert. Ein Blick in die Bodensee-Fenster hiesiger Buchhandlungen dokumentiert das noch schlagender als eine Bilanz der Schwerpunkte und Versäumnisse bisheriger Bodenseegeschichtsschreibung, die dem 19. und 20. Jahrhundert erst in jüngster Zeit vermehrte Aufmerksamkeit schenkt.[1] So nimmt es denn auch nicht wunder, dass eine fundierte, regional vergleichende Geschichte der Industrialisierung am Bodensee[2] noch ebenso aussteht wie eine regional vergleichende Kultur- und Sozialgeschichte der touristischen Erschliessung und Entwicklung dieser Landschaft.[3] Solche Forschung könnte nicht nur wichtige Lücken schliessen, sie wäre, wenn sie Geschichte als Vorgeschichte der Gegenwart begreift, auch ein wichtiges Ferment in einer erst noch zu eröffnenden Diskussion über die weiteren industriellen und touristischen Entwicklungsperspektiven des Bodenseegebietes.[4] Nicht, dass man sich hiervon fertige Rezepte erwarten darf, aber eine so verstandene Geschichte könnte doch leisten, was Geschichte im besten Falle zu leisten vermag: Distanzerfahrungen ermöglichen zu tagespolitischem Problemdruck, Einsichten schaffen in die historische Begrenztheit gegenwärtiger Denkkategorien, die historischen Wurzeln der heutigen Probleme freilegen. Angesichts der auch am Bodensee immer deutlicher werdenden ökologischen Folgen der modernen Industrie- und Freizeitgesellschaft könnte eine solchermassen wachsende Sensibilität auch für die Bewältigung dessen, was auf uns zukommt, nicht ganz unerheblich sein.[5]

Von einem solcherart historisch sensiblen Umgang mit den Problemen der Gegenwart scheinen wir freilich noch weit entfernt. Längst ist der Bodensee wie jede andere Landschaft zu einer «Ware» geworden, die auf einem immer härter umkämpften «Reisemarkt» «verkauft» werden muss. Die Sprache der Jahresberichte von Verkehrsvereinen und Fremdenverkehrsverbänden ist auf quantitative Zuwächse, auf Übernachtungszahlen und Bettenkapazitäten fixiert, prinzipiellere Überlegungen sind selten. Wo

das Bewusstsein für die eigene Geschichte fehlt, gerinnt diese zur banalen Feststellung, dass es eigentlich schon immer so war, wie es heute ist. Oder, wie es eine neuere «Projektstudie» zum Fremdenverkehr der Stadt Konstanz formuliert: «Konstanz war und ist über die Jahrhunderte hinweg immer eine Reise wert gewesen.»[6]

## Anfänge im 18. Jahrhundert

Tatsächlich hätte bereits ein Blick in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts genügt, um festzustellen, dass die Stadt Konstanz keineswegs «schon immer eine Reise wert» gewesen ist: «Für den fortschrittlichen Mann der Aufklärung ... war Konstanz finsterstes Mittelalter schlechthin. Es war die Stadt, in der ein Konzil von Dunkelmännern und Fanatikern Hus und Hieronymus, die Bringer des Lichts, die Vorkämpfer freien Denkens hatten verbrennen lassen ... Hier stand über den verödeten Strassen und den verfallenen Mauern riesengross und anklagend der Schatten des böhmischen Bekenners.»[7]

Wenn die Stadt in den Reiseberichten der Aufklärung relativ häufig erwähnt wird, dann nicht wegen ihrer landschaftlichen und architektonischen Reize, «sondern weil man den Ort kennenlernen wollte, dessen Bürger so barbarisch waren, Persönlichkeiten wie Hus und Hieronymus von Prag zu verbrennen».[8]

Im übrigen aber, so resümiert der Wirtschaftswissenschaftler Hubert Woll die Entwicklung im 18. Jahrhundert, liessen die Reisen der Aufklärung, getragen von der Suche nach Bildungs- und Landschaftserlebnis und nach der Erweiterung des eigenen Gesichtskreises, den Bodensee noch weitgehend unberührt. Die dünne Schicht des privilegierten Reisepublikums bevorzugte damals die Schweizer Alpen mit ihren wilden Gebirgsschluchten, ihren Gletschern und Pässen, ihren malerischen Bergseen. Nicht der Bodensee, sondern der Genfer See galt als das ideale Reiseziel, dem sich zeitgenössische Literatur und Reisebeschreibungen längst zugewandt hatten, als vom Bodensee noch kaum die Rede war.[9]

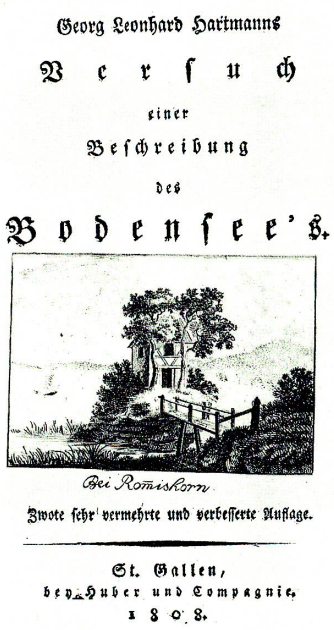
Noch 1827 bemerkt Gustav Schwab in seinem «Handbuch für Reisende und Freunde der Natur, Geschichte und Poesie», «viele Reisende (klagten) über das Ermüdende und Langweilige, das der grosse See und seine gar zu unendlichen Ufer bei aller Schönheit und Üppigkeit, in die Länge doch für den Beschauer haben; sie stellen im Unmut einseitige und unbillige Vergleichungen nicht nur mit dem freilich in südlicherer Herrlichkeit und mit einer ganz anderen und näheren Gebirgswelt prangenden Genfersee, sondern auch mit den kleineren, von gebirgigten Ufern eingeschlossenen Schweizerseen an».

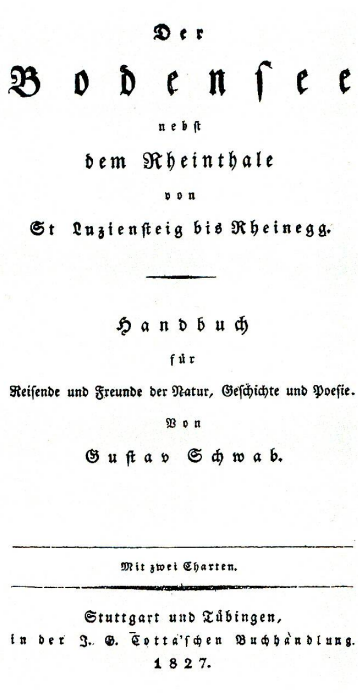
Dass damit vor allem der weite Obersee gemeint war, klingt gleich im folgenden Satz an, wenn Schwab den Reisenden rät, sie «sollten, ehe sie unseren schönen See verdammen, die liebliche, tiefe Bucht zwischen *Bodman* und *Sernatingen* besuchen ...»[10]

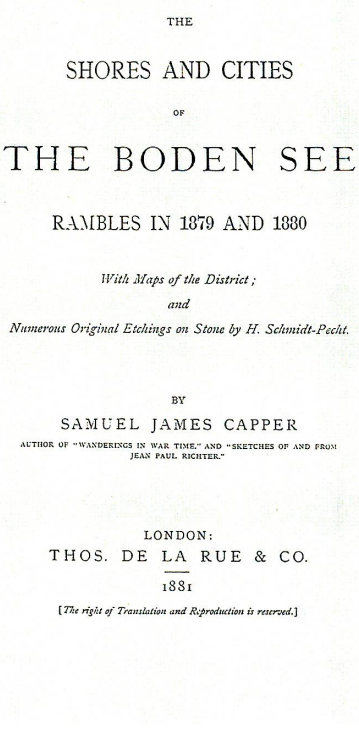
Rechts: Wesentlich umfangreicher als Hartmann beschreibt Gustav Schwab – «unter Zugabe von Gedichten» – Landschaft, Geschichte und Topographie des Bodensees. Ausser dem Hinweis auf «Prospekte, Panoramen und andere Kunstwerke vom Bodensee» sowie auf die Fahrpläne der beiden Dampfboote «Max Joseph» und «Wilhelm» sind praktische Reisetips noch selten – auch ein Hinweis auf die noch geringe Verbreitung der *«Reise an den Bodensee»*.

Unten rechts: Eine interessante Verbindung von zeitgenössischer Reisebeschreibung, historischer Analyse und praktischem Reiseführer bietet der Engländer Samuel James Capper, der in den Jahren 1879–1880 zusammen mit seiner Familie den Bodensee und die angrenzende Schweiz bereiste.

Unten: Der Schweizer Georg Leonhard Hartmann aus St.Gallen gibt in seinem *«Versuch einer Beschreibung des Bodensees»* einen Überblick über Geographie und Geschichte, Klima und Kultur, über Schiffahrt, Handel und Fischerei des Bodensees. Praktische Reisehinweise fehlen mit Ausnahme eines Abschnitts über «Vortreffliche Aussichten an den Gestaden des Sees und Abbildungen von solchen», für die er auch Preise und Bezugsquellen angibt.


Georg Leonhard Hartmanns
Versuch
einer
Beschreibung
des
Bodensee's.
Bei Romishorn
Zwote sehr vermehrte und verbesserte Auflage.
St. Gallen,
bey Huber und Compagnie.
1808.


Der
Bodensee
nebst
dem Rheinthale
von
St Luziensteig bis Rheinegg.
Handbuch
für
Reisende und Freunde der Natur, Geschichte und Poesie.
Von
Gustav Schwab.
Mit zwei Charten.
Stuttgart und Tübingen,
in der J. G. Cotta'schen Buchhandlung.
1827.


THE
SHORES AND CITIES
OF
THE BODEN SEE
RAMBLES IN 1879 AND 1880
*With Maps of the District;*
*and*
*Numerous Original Etchings on Stone by H. Schmidt-Pecht.*
BY
SAMUEL JAMES CAPPER
AUTHOR OF "WANDERINGS IN WAR TIME," AND "SKETCHES OF AND FROM JEAN PAUL RICHTER."
LONDON:
THOS. DE LA RUE & CO.
1881
[*The right of Translation and Reproduction is reserved.*]

# Reisehandbücher und Reiseführer

Die starke Zunahme von Reisebeschreibungen, Reisehandbüchern und Reiseführern in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, v.a. aber im 19. Jahrhundert ist ein Indiz für die wachsende gesellschaftliche Verbreitung des Reisens. Als Quelle für eine regionale Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus liefern sie wertvolle Hinweise auf den Wandel von Reisemotiven und Reiseerfahrungen sowie auf die Geschichte der touristischen Erschliessung einer Region. Zunehmende Bedeutung gewinnen im Laufe des 19. Jahrhunderts die handlichen Reiseführer, die den Reisenden auch praktische Hinweise – z. B. über Hotels und Restaurants, Badeanstalten, Kureinrichtungen und Verkehrsverbindungen oder Mietbootpreise liefern.

Reiseführer werden auch zu einem bevorzugten Medium der Hotel- und Fremdenwerbung. Anzeigen aus: Theodor Gsell-Fels, Der Bodensee (Bruckmann's illustrierte Reiseführer Nr. 35/36, ca. 1890).

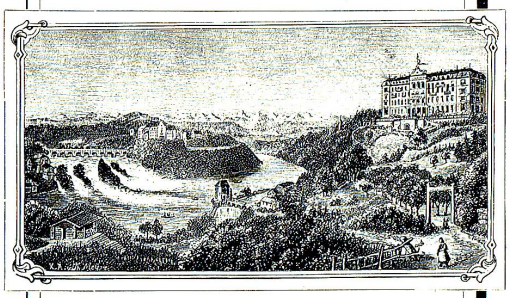
Umschlag eines Bodensee-Führers aus dem Jahre 1885.

HEIDEN
(Kt. Appenzell) 812 m
Klimatischer und Molkenkurort.
**Hôtel und Pension Moser**
Sonnenhügel
Höchste und schönste Lage beim Kur- und Waldpark.
**P. Moser,** Besitzer.

**Rorschach. Rorschach.**
**Münchner Bierhalle am Bodanplatz**
Grosser schattiger Garten, direkt am See nächst den Seebädern. — Ausschank von Münchener Hackerbräu direkt vom Fass. — Kalte und warme Küche zu jeder Tageszeit.
Falkes Weinstube am Kranenplatz
Streng reelle offene u. Flaschen-Weine, seriöse Küche.
Es empfiehlt sich der Besitzer
G. Falke.

**Rorschach am Bodensee.**
Hotel u. Pension Badhof
**In prächtiger, ruhiger Lage am See**
**mit grossem, schattigen Garten.**
Türkische und warme, sowie medicamentöse Bäder unter ärztlicher Leitung.
Das ganze Jahr hindurch geöffnet.
Der Besitzer **Dr. DUDLY,** prakt. Arzt.
15

Neuhausen bei Schaffhausen, Schweiz.
Dem
**RHEINFALL**
gegenüber die
**Hotels Schweizerhof und Bellevue**
Beide Hôtels in schönster Lage mit ungehemmter Aussicht a. d. **Alpenkette** v. **Säntis** bis **Montblanc** u. den


*Rheinfall mit Schloss Laufen.*
40 Balcons. Speise-Verandas. 300 Betten.
Grosser Waldpark und Gartenanlagen.
Elektr. Beleuchtung. Modernste Einrichtungen.
Reelle Preise.
**Die täglichen electro-bengalischen Beleuchtungen des Rheinfalls werden von den Hôtels Schweizerhof und Bellevue aus arrangirt.**
F. Wegenstein.
14

## Die Erschliessung des Bodensees durch den modernen Verkehr

Auf die literarische «Entdeckung» des Bodensees in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts folgt schon bald die Erschliessung der Bodenseeufer durch die modernen Verkehrsmittel Dampfschiff und Eisenbahn. 1824 verkehrt das erste Dampfschiff zwischen Friedrichshafen und Rorschach, und 1847 erreicht die erste Eisenbahnlinie – von Ulm kommend – in Friedrichshafen den See. Die neue Mobilität wird zur entscheidenden Voraussetzung für die touristische Erschliessung des Bodensees. Hinzu treten schon sehr früh spezifische Faktoren, etwa die Wahl einzelner Bodenseeorte zu Sommerresidenzen verschiedener Herrscherhäuser, des Adels und des begüterten Bürgertums. So wählt der Grossherzog von Baden die Insel Mainau im Jahre 1853 zu seiner Sommerresidenz, der Stadt Friedrichshafen widerfährt diese Ehre durch den König von Württemberg im Jahre 1866. Auch Lindau, Arenenberg oder Überlingen sind in diesem Zusammenhang zu nennen. «Die Anwesenheit der Majestäten wirkt durchaus nicht beengend, sondern zieht vielmehr manchen Fremden und natürlich viele Württemberger an ...» so beschreibt ein Reiseführer am Beispiel der Stadt Friedrichshafen die touristische Aufwertung der so erkorenen Plätze.[11]

Wenn vor allem im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in den älteren Fremdenplätzen am See ein starkes Anschwellen des Fremdenstroms zu beobachten ist, so lässt sich diese Tatsache mit dem raschen Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes in den Jahren nach 1860 allein nicht erklären. Sie muss im Kontext der nun einsetzenden stürmischen Industrialisierung gesehen werden, deren Begleiterscheinungen – überstürztes Bevölkerungswachstum, grossstädtische Agglomerationen, neue soziale Spannungen und wirtschaftliche Krisen – das Bedürfnis der «wohlhabenden Stände», besonders nun auch des industriellen Bürgertums, nach einer wenigstens temporären Flucht vor diesen neuen Wirklichkeiten mächtig steigerten.[12]

Kur- und Badeurlaub kommen in Mode, und auch am Bodensee entstehen bedeutende Sanatorien wie die später weltberühmte «Kuranstalt für Nerven- und Gemütskranke» *Bellevue* in Kreuzlingen, die 1857 zunächst als «Asyl» gegründet wurde, die 1866 eröffnete *«Kuranstalt»* in Mammern am schweizerischen Untersee oder das 1890 in Konstanz gegründete Sanatorium *«Constanzer Hof»*, das spätere Sanatorium Dr. Büdingen.

Sichtbarste Zeichen dieser Entwicklung jedoch sind Bau bzw. Gründung grosser Hotels, die zumeist in Bahnhofs- und Hafennähe entstehen und sich in Architektur und Dimensionen zum Teil an die grossen «Palast-Hotels» der bedeutenden europäischen Fremdenzentren anlehnen.[13] Allein in Konstanz siedeln sich in der kurzen Zeitspanne zwischen 1872 und 1875 drei solcher «Hotelpaläste» an: das Hotel *«Halm»* am Bahnhofsplatz, das als Aktiengesellschaft gegründete *«Insel-Hotel»*, das aufgrund seines Standorts in den Gebäudlichkeiten eines bis dahin als Fabrik genutzten ehemaligen Dominikanerklosters bald zu einer Attraktion für Gäste aus aller Welt wird[14], sowie das *Bad-Hotel* an der Seestrasse, ebenfalls eine Aktiengesellschaft, die allerdings bereits ein Jahr nach der Gründung in Konkurs gerät. Die Dimensionen dieses Projekts dokumentieren die völlig überzogenen Hoffnungen, die man sich in Konstanz – und vielleicht nicht nur hier – bezüglich der künftigen Entwicklung des Fremdenverkehrs gemacht hatte.

Wie in Konstanz verändern sich auch in anderen Städten am See, sichtbar etwa in Überlingen, Friedrichshafen, Lindau, Bregenz[15] und Rorschach topographische Gestalt und Physiognomie der Fremdenplätze: Stadt- und Kurgärten, See- und Uferpromenaden, Kursäle, Hafenanlagen und Badeanstalten werden angelegt, erbaut oder erweitert, um die Bedürfnisse der Kurgäste und Vergnügungsreisenden zu befriedigen und dem eigenen Ort das typische Gepräge eines Fremdenplatzes zu verleihen. Der Wassersport findet zunehmende Verbreitung, zunächst als Baden im See, dann als Segeln, und schon bald

Das Insel-Hotel in Konstanz, das wohl bedeutendste und architektonisch interessanteste Hotel am Bodensee, wurde 1875 als Aktiengesellschaft gegründet. Seine reiche, historische Vergangenheit als ehemaliges Dominikanerkloster wie seine einzigartige Lage machten es schon vor 1914 zu einem Anziehungspunkt für wohlhabende Reisende aus aller Welt. Werbeschmuckblatt aus der Zeit der Jahrhundertwende.

Auch der Bau von Sanatorien trägt zur Hebung des Fremdenverkehrs bei. Die Aufnahme des Konstanzer Hofphotographen German Wolf zeigt die 1866 errichtete «Kuranstalt» in Mammern am schweizerischen Untersee.

## Hotelbauten und Sanatorien

Grosshotels (100–300 Betten) blieben am Bodensee ebenso eine Seltenheit wie die eindrucksvollen Hotelsiedlungen und Hotelufer grosser europäischer Fremdenplätze. 1951 werden gezählt: 9 Grosshotels, 115 Hotels (20–100 Betten), 253 Gasthöfe (bis 20 Betten), 82 Pensionen, 8 Erholungsheime, 9 Kuranstalten bzw. Sanatorien und 10 Jugendherbergen (Russ 1952, S. 106). Seit den 20er Jahren unseres Jahrhunderts spielt die private Zimmervermietung eine wachsende Rolle, in den letzten 15 Jahren hat auch der Bau von Zweitwohnungen und Feriensiedlungen zunehmende Bedeutung gewonnen.

Rechts: Das «Bad-Hotel» in Konstanz, 1872 als Aktiengesellschaft gegründet, geriet schon 1874 in Konkurs. 1890 wurde es als «Heilanstalt für Nervenkranke» neu eröffnet und erlangte später als «Sanatorium Dr. Büdingen» internationale Bedeutung. Das Gebäude, architektonisches Dokument der «Gründerzeit» des Fremdenverkehrs am Bodensee, wurde 1971 abgebrochen. Werbeschmuckblatt um 1900.

Unten: Das Hotel ‹Seehof› erinnert an die Blütezeit des Rorschacher Fremdenverkehrs im 19. Jahrhundert. Der Engländer Samuel James Capper, der Rorschach im Juni 1879 besuchte, beschreibt es als «principal hotel of the place (...), well situated close to the lake, with cool verandahs and corridors and a shady garden in front, reaching down to the water.» Aus einer zeitgenössischen Werbung um 1880.

Unten: Das Hotel ‹Pfänder› wurde 1874/75 von einer Aktiengesellschaft als Pension, Kuranstalt und Molkerei auf dem Pfänder bei Bregenz erbaut. Postkartenansicht um 1900.

Unten: Das Bad-Hotel als eines der historisch ältesten Hotels in Überlingen dokumentierte die Tradition als Kurort und Bad.

nach der Jahrhundertwende tauchen die ersten Motorboote auf dem See auf. Die dem Ufer vorgelagerten und durch Stege erreichbaren «Seebadeanstalten» des 19. Jahrhunderts sind als architektonische Zeugen dieser Entwicklung heute bereits eine Rarität am Bodensee[16] – sie verschwanden zumeist schon in den zwanziger und dreissiger Jahren unseres Jahrhunderts, als im Zuge der Lockerung der Badesitten moderne «Strandbäder» die alten Badeanstalten verdrängten.

Dennoch: nirgendwo am Bodensee führt die touristische Entwicklung des 19. Jahrhunderts zur Anlage grosszügiger Hotelufer mit weiträumigen Kur- und Parkanlagen, wie wir sie etwa vom Genfer See, von Baden-Baden, St. Moritz, Lugano oder Nizza her kennen.[17]

Ausdruck dieser eigentlichen «Gründerzeit» des Fremdenverkehrs am Bodensee sind auch die zahlreichen Kur- und Verkehrsvereine, die in jenen Jahren entstehen, so in Bregenz 1881, in Konstanz 1885, in Lindau 1887, in Rorschach 1865. Sie signalisieren nicht nur die beginnende Konkurrenz der Fremdenplätze untereinander, sie sind auch Dokument einer sich wandelnden Struktur des Reisepublikums: das individuelle Reise- und Bildungserlebnis wird ergänzt um die organisierte Betreuung und Werbung der Fremden, um die Veranstaltung kollektiver Fremdenattraktionen. Zu den anfänglichen Aufgaben des Konstanzer Kurvereins zählen die Veranstaltung von Stadtgartenkonzerten, Beleuchtungsabenden, Blumen- und Gondelkorsos, Wasserfesten und Mondscheinfahrten auf dem Bodensee, kurz nach der Jahrhundertwende kommen die Herausgabe und Verbreitung von Prospekten – auch in englischer und französischer Sprache –, von Stadtführern, Fremdenblättern und Werbeplakaten hinzu. Bereits 1914 entsteht der wohl erste, leider nicht mehr erhaltene Fremdenverkehrswerbefilm vom Bodensee, hergestellt von der Firma Pathé Frères.[18]

Der an zahlreichen, jedoch längst nicht an allen Orten des Bodenseeufers aufblühende Fremdenverkehr führt im Jahre 1901/02 zur Gründung des «Bodensee-Verkehrsvereins»: 130 Vertreter aus 28 Gemeinden wohnten der Gründungsversammlung bei, die am 19. Januar 1902 im Kursaal zu Friedrichshafen stattfand. Die Liste der an der Gründungsversammlung beteiligten Gemeinden bzw. der aus diesen Gemeinden präsenten Vertreter zeigt an, in welchen Orten der Fremdenverkehr damals bereits eine Rolle spielte oder als künftige Entwicklungsperspektive angesehen wurde: Bregenz, Lindau, Hoyern, Witten-Wasserburg, Nonnenhorn, Nonnenbach, Hemigkofen, Langenargen, Eriskirch, Friedrichshafen, Tettnang, Ravensburg, Schnetzenhausen, Markdorf, Meersburg, Salem, Überlingen, Ludwigshafen, Stockach, Bodman, Konstanz, Kreuzlingen, Romanshorn, Egnach-Neukirch, Arbon, Rorschach, Rheineck, St.Gallen.[19] Am Untersee entsteht schon vor dem Ersten Weltkrieg eine gemeinsame deutsch-schweizerische Organisation zur Förderung der (Fremden-)Verkehrsinteressen dieses Gebietes: der 1907 gegründete Verkehrsverein für den Untersee und Rhein.

Auch zeichnet sich schon damals ab, dass einzelne Orte und Gegenden am See sehr unterschiedliche Arten von Fremden- und Fremdenverkehr an sich ziehen, und dass die Ufer des Bodensees keineswegs gleichmässig vom Tourismus erfasst werden. Lindau und Konstanz entwikkeln sich wegen ihrer Grenzlage, aber auch wegen ihrer Lage an wichtigen internationalen Durchgangsstrassen zu Orten, in denen der Passanten- bzw. der kurzfristige Besucherverkehr überwiegt. Überlingen dagegen, ein Bad mit einer erdig-salinischen Mineralquelle, wird gerade auch aufgrund seines späten Eisenbahnanschlusses zu einem Heilkurort für den längerfristigen Erholungsaufenthalt.[20] Auf den Höhen rings um den See entstehen Höhenluftkurorte wie Heiligenberg, Walzenhausen, vor allem aber Heiden, das – nach einer Brandkatastrophe (1838) völlig neu aufgebaut – u.a. wegen der dort gebotenen Molken- und Milchkuren zu einem auch international bedeutenden Kurzentrum avanciert.[21] Bereits damals wird auch erkennbar, dass der Fremdenverkehr an den Nordufern des Sees eine wesentlich grössere Rolle spielt als am schweizerischen Südufer zwischen Kreuzlingen und Rorschach. Die Gründe dafür sind vielfältiger Natur: früher schon und ausgeprägter als am Nordufer zwischen Meersburg und Lindau entwickeln sich Romanshorn, Arbon und Rorschach[22] zu wichtigen Zentren von Gewerbe und Industrie, von Handel und Verkehr. Hinzu kommt, dass im Rahmen der innerschweizerischen Konkurrenz der Feriengebiete das schweizerische Bodenseeufer sicher nicht zu den Plätzen erster Wahl zählte. Für die aus Deutschland kommenden Gäste aber waren die landschaftlichen Vorteile des Nordufers – der Blick nach Süden, auf die malerische Alpenkulisse – mit ausschlaggebend für die Wahl des Ferienortes. Gustav Schwab hat dies 1827 anhand der Aussicht von den Hügeln oberhalb von Rheineck so beschrieben:

«Freilich wird auch diese Aussicht auf den See, so wie alle, die man von den Höhen des Schweizerufers herab geniesst, nicht mehr behagen, wenn man, wie die bei weitem grössere Anzahl der Reisenden, die unvergleichlichen Aussichten des schwäbischen Ufers *vorher* genossen hat: der blosse Anblick des Wasserspiegels ermüdet bald, wenn das Auge hinter demselben, statt auf Gebirgsmassen ausruhen und hier seine Vorstellungen, Gefühle und Gedanken in kühlen Thälern und Spalten bergen zu können, abermals über die unendliche Fläche eines grünen Uferlandes, wie ein solches das schwäbische Gestade ist, hinschweifen muss und keinen Punct findet, wo es auf diesem zweiten, grünen *Meere* anlanden könnte, als wo das dritte, ein unendlicher blauer Horizont beginnt, der eben auch durch seine wechsellosen Begränzungen den Reiz verliert, den er sonst, als Bild der Unermesslichkeit, haben könnte.»[23]

Erst eine vergleichende Lokal- und Regionalgeschichte für das gesamte Bodenseegebiet, welche die industrielle und touristische Entwicklung einzelner Orte im Zusammenhang sieht und dabei unterschiedliche Entwicklungsmuster herausarbeitet, könnte zur Frage nach der ungleichen Entwicklung der einzelnen Fremdenplätze am See befriedigendere Antworten geben.

## Rucksackwanderer und Automobiltouristen – neue Tendenzen des Fremdenverkehrs in der Zwischenkriegszeit

Im Sommer des Jahres 1921 wusste die damals weltberühmte «Frankfurter Zeitung» ihren Lesern vom Bodensee folgendes zu berichten:

«Ganz Deutschland ist unterwegs. Dass die in Bewegung geratene Masse zum Teil sehr billig reist und lebt, ist allerorten wahrzunehmen. Im Schwarzwald und am Bodensee wandern zahllose Gruppen mit Rucksäcken und in hanebüchen schlichtem Aufzug. Sie erbitten sich – und bekommen gern – ein Heulager bei den Bauern und führen grossmächtige Essgeschirre, aber einfachen Proviant mit. Wer mehr Geld hat als diese selig Armen, der – sehe sich vor. Auch Geld, viel Geld erschliesst ihm heute kein Hotelzimmer, das bereits besetzt ist. Und die meisten sind heute und für viele Wochen besetzt ... Als seien (der Bodensee) und seine gesegneten Ufer das Paradies selber, so wallen und fahren ungezählte Tausende an seine Zugangsstätten. Doch wie gesagt: *Man sehe sich vor!* Stösse von Depeschen und Briefen mit Zimmerbestellungen wurden mir in einem Konstanzer Hotel gezeigt, deren Absender zu spät anklopften. Es ist nötig, frühzeitig zu bestellen und die Bestätigung zu erwarten. Der Verkehr staut sich in diesem Jahre ins Beängstigende. Soweit *Konstanz* in Frage kommt, ist es, wie versichert wird, des Andrangs bis jetzt noch Herr geworden.»[24]

Besser als jede Fremdenverkehrsstatistik, die zu jener Zeit ohnehin noch in den Kinderschuhen steckt[25], signalisiert dieses Stimmungsbild eine im Vergleich zur Vorkriegszeit beträchtliche Verschiebung in der sozialen Struktur des Reisepublikums: nicht mehr der Besitzbürger des deutschen Kaiserreiches, der am See seine «Sommerfrische» verbringt, prägt das Bild, sondern breiteste soziale Schichten scheinen von Reiselust und Reisefieber gepackt. Anfänge des modernen Massentourismus[26] kündigen sich an, ein Phänomen, das für die Schweiz bereits in der Zeit der «Belle Epoque» lokalisiert wurde.[27] Auch am Bodensee sind die Übergänge fliessend, was vor allem durch das sprunghafte Ansteigen der Fremdenankünfte in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg belegt wird.[28] Dennoch, Zustände, wie sie im Frühsommer 1923 in Konstanz geschildert werden, sind neu:

«Zu Pfingsten herrschte in Konstanz ausserordentlich grosser Fremdenverkehr. Leider ist dieses Jahr Vorsorge nicht getroffen worden, um den Zugeströmten eine Möglichkeit zum Übernachten zu geben. Das ist eine bedauerliche Tatsache, wenn man weiss, was in dieser Beziehung andere Städte mit Fremdenverkehr bieten. Hunderte von Fremden irrten des Nachts durch die Strassen, Ungezählte kampierten, trotz der grossen Kühle, auf den Bänken im Stadtgarten. Eine Reihe von Wirtschaften konnten nicht schliessen; auf Tischen und Bänken und am Boden pflegten Wanderer der Ruhe. Warum konnte man bei uns nicht eine Turnhalle öffnen, in der dann Hunderte ein Unterkommen hätten finden können. Sie hätten sicherlich recht gerne für ein Strohlager einen Tausender oder mehr fliegen lassen. Eine Stadt wie Konstanz, die Wert auf den Fremdenverkehr legt, sollte in dieser Hinsicht mehr tun. Nicht alle können sich im Insel-Hotel oder sonstwo einquartieren.»[29]

Mehr denn je war das Bodenseegebiet abhängig geworden von der Aussen-, Zoll- und Devisenpolitik der einzelnen Bodenseeanliegerstaaten: nachdem der zivile Reiseverkehr während des Krieges weitgehend zum Erliegen gekommen war, sorgten die in der Nachkriegszeit fortbestehenden Grenz- und Devisenschwierigkeiten für einen gewaltigen «Stau» des Reisestroms am deutschen Bodenseeufer.

Die Zeit zwischen 1914 und 1925 muss als «Eiszeit» im deutsch-schweizerischen Reiseverkehr am Bodensee bezeichnet werden. Erst im April 1925 bahnt sich eine Wiederanknüpfung an die in der Vorkriegszeit so regen gegenseitigen Beziehungen an: im schweizerischen Mannenbach am Untersee kommen rund 150 Vertreter aus etwa 50 Gemeinden und Interessenverbänden – von Appenzell bis Schaffhausen, von Lindau bis Konstanz und Singen – zusammen, «um einmal in einer gemeinsamen Aussprache zu den gegenwärtigen Grenzverhältnissen Stellung zu nehmen und je nach Ergebnis der Aussprache weitere Erleichterungen, wenn nicht eine vollständige Aufhebung der bestehenden, den gegenseitigen Verkehr noch hemmenden Grenzvorschriften anzustreben.»[30] Der Erfolg dieser gemeinsamen Bemühungen war nur von kurzer Dauer: Weltwirtschaftskrise, Devisenzwangsbewirtschaftung und staatliche Autarkiepolitik, schliesslich auch die politischen Folgen der nationalsozialistischen Machtübernahme in Deutschland führten zu neuen und nachhaltigen Störungen des internationalen Fremdenverkehrs im Bodenseegebiet. Der Jahresbericht der «Thurgauischen Verkehrsvereinigung» pro 1937 bemerkt dazu resignierend:

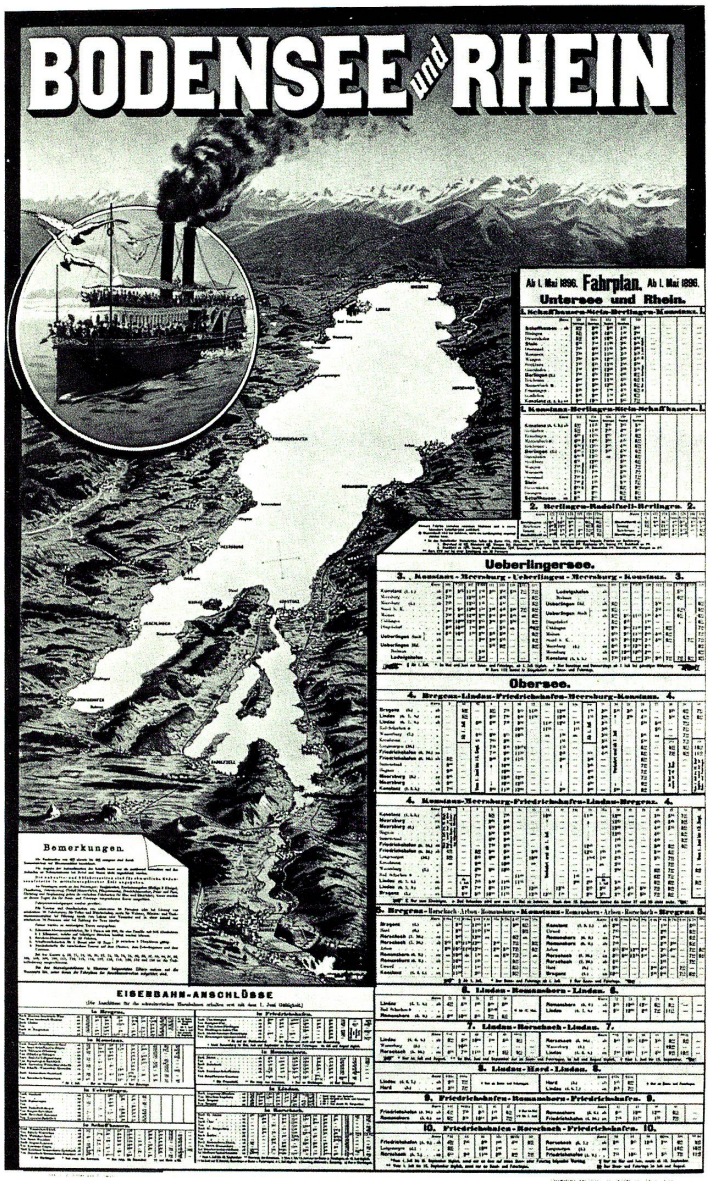
«Das Kapitel *Grenzverkehr,* leider schon ein alter Ladenhüter, hat neben dem Sekretariat erneut auch den Kantonalvorstand beschäftigt, ohne dass dabei etwas Erfreuliches herausgekommen wäre. Speziell unsere Uferorte am Bodensee beklagen sich bitter darüber, dass von dem sehr bescheidenen Verkehr, der sich zwischen dem deutschen Ufer und der Schweiz abwickelt, sozusagen nichts mehr für sie abfällt, weil die Tagesgäste aus Deutschland beinahe aufenthaltslos durchreisen (...). Im Einvernehmen mit der Nordostschweizerischen Verkehrsvereinigung sollen massgebenden Ortes erneut Schritte eingeleitet werden zum Zwecke einer bessern Berücksichtigung der seit vielen Jahren unter der

Werbung für den Luft- und Molkenkurort Heiden um 1900.

## Tourismusplakate und Werbeprospekte

Auch am Bodensee ist die Verbindung von Plakat und Fahrplan typisch für die Anfänge der touristischen Plakatwerbung von Verkehrsunternehmungen. Ebenfalls häufig sind in der Zeit vor 1914 Plakate, die neben Stadt- und Landschaftspanoramen eine Fülle von Detailansichten sowie Hinweise auf die geographische Lage bzw. verkehrsmässige Anbindung des Ortes unterzubringen suchen. Erst später nimmt diese optische und informationelle Überfrachtung der Plakate ab, folgen Versachlichung und Konzentration auf das Wesentliche. Neben der Werbung für Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen, die weiterhin eine wichtige Rolle spielt, gewinnen kulturelle Veranstaltungen sowie besondere lokale Sehenswürdigkeiten wachsende Bedeutung als Motive der Plakatwerbung.

J. Weber,
Plakat für Rorschach–Heiden-Bahn, 1880.
Plakatsammlung des Kunstgewerbemuseums Zürich.



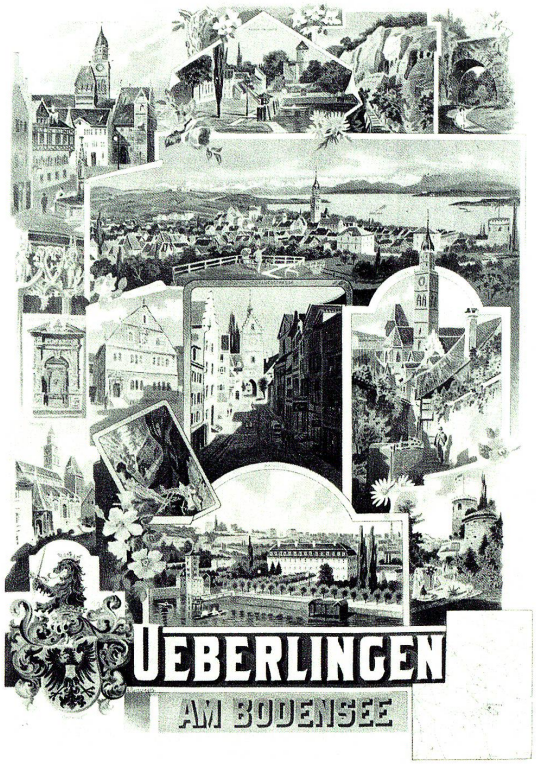

J. Weber, P. Balzer,
Plakat für Bodensee- und Rhein-Schiffahrtsgesellschaft, 1890. Plakatsammlung des Kunstgewerbemuseums Zürich.

A. Reckziegel,
Werbeplakat für Überlingen am Bodensee, ca. 1890. Original: Stadtarchiv Überlingen.

W. Seilnacht,
Werbeplakat für Meersburg am Bodensee, ca. 1925. Original: Stadtarchiv Konstanz.

«Mit dem Gesellschaftsauto nach der Schweiz» – Werbung des Konstanzer Verkehrsvereins für Autobus-Ausflugsfahrten, ca. 1928, Künstler unbekannt. Original: Rosgarten-Museum Konstanz.

Werbeplakat für das in den 20er Jahren rekonstruierte Pfahlbaudorf Unteruhldingen, ca. 1928. Original: Stadtarchiv Konstanz.



*Grenzabriegelung* leidenden Uferorte am See und am Rhein.»[31]

Die zunehmende Lähmung und schliessliche Liquidation des Internationalen Bodensee Verkehrsvereins im Jahre 1939, wenige Monate vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, ist nur *eine* Folge dieser Entwicklung: nach dem «Anschluss» Österreichs im Jahre 1938 arbeitete man deutscherseits verstärkt auf eine eigenständige Organisation der Verkehrsinteressen des deutschen und österreichischen Bodenseeufers hin, die in der 1939 gegründeten «Arbeitsgemeinschaft der deutschen Bodenseeuferorte» ihren Niederschlag fand. *Ein* Prinzip dieser Organisation bestand darin, die Werbung für Reisen in die Schweiz völlig zu unterbinden. Der Fremdenverkehr, im Grunde ein verbindendes Element der Bodenseeanlieger, wurde so zum Instrument ihrer Trennung gemacht.[32]

Die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen verdient aber nicht nur aufgrund dieser politischen Auseinander-Entwicklung, die den Begriff «Bodensee-Region» zur Fiktion werden lässt, unser Interesse. Was die Beschäftigung mit dieser Zeit so lohnend macht, ist die Tatsache, dass hier die Ur- und Frühformen all jener Probleme zu studieren sind, die uns heute unter den Stichworten «Massentourismus» oder «Tourismus und Ökologie» so sehr beschäftigen.[33] Eine verbesserte Freizeitgesetzgebung und Verbesserungen der staatlichen Sozialpolitik führen zu einer «Demokratisierung des Reisens»[34], das nun für neue soziale Schichten erschwinglich wird: Mittelstand, Beamte, Angestellte, Jugendliche, in geringem Masse auch schon die Arbeiter, z. B. in Form der nun aufkommenden Betriebsausflüge an den See. Auf deutscher Seite wird diese Tendenz durch den staatlich bzw. parteiamtlich geförderten Massentourismus des nationalsozialistischen Staates prononciert verlängert. Hunderttausende von «Kraft durch Freude» «KdF»-Urlaubern kommen in den Jahren nach 1934 an den Bodensee; KdF-Dampfer und KdF-Sonderzüge prägen allenthalben das Bild.[35]

Markante Veränderungen in der Topographie der Fremdenverkehrslandschaft Bodensee sind die Folge: Neue, vor allem kleinere Fremdenplätze nehmen vor allem auf deutscher Seite einen ungeahnten Aufschwung, so etwa die Bodanrück-Halbinsel zwischen Radolfzell und Konstanz, die Halbinsel Höri zwischen Radolfzell und Stein am Rhein, Immenstaad, Hagnau, Unteruhldingen, Ludwigshafen und Bodman am Ober- bzw. Überlinger See.[36]

Entscheidender Motor dieser Entwicklung ist – nach Dampfschiff und Eisenbahn – die zweite Verkehrsrevolution, der Beginn des motorisierten Tourismus. Der automobilisierte Tourist erreicht den Bodensee, Omnibusse – damals «All-

Massenveranstaltungen als Touristenattraktion der 30er Jahre: Werbeplakat für Überlinger Seenachtsfest 1937. Original: Stadtarchiv Konstanz.

Titel eines Faltprospekts der Stadt Überlingen 1936/37. Prospekte dieser Art aus der Zeit des «Dritten Reiches» geben sich in der Regel betont unpolitisch, einzig der Hinweis auf bodenständiges Brauchtum und «alemannische Wesensart» lässt entfernt Bezüge zur Ideologie des Regimes erkennen.

Ansichtspostkarte als Werbung für ein Hotel (abgestempelt in Bregenz/Österreich) am 25.7.1909)

wetterwagen» oder «Gesellschaftsautos» genannt, bringen ungezählte Reisegruppen an seine Ufer, die Massenverbreitung von Fahrrad und Motorrad sorgt für neue Mobilität, führt zur Erschliessung selbst entlegener Winkel.[37] «Gesellschaftsfahrten» und «Alpentouren» mit «Auto-Aussichtswagen» (Omnibusse mit offenem Verdeck) in die Schweiz, nach Österreich und selbst nach Italien werden gerade in Grenzstädten wie Konstanz zu einer besonderen Attraktion für die Touristen. 1928 eröffnet die Stadt Konstanz mit einer Fährverbindung nach Meersburg am Nordufer des Sees die erste Automobilfährenverbindung am Bodensee – der Vorschlag dazu kam von einem Hotelier, das Projekt selbst sollte, so die Hoffnung in Kreisen des Fremdenverkehrsgewerbes, den motorisierten Reiseverkehr der Zukunft verstärkt in die Mauern der Bodensee-Metropole lenken.[38] Andere Städte am Bodensee waren nicht weniger rührig: es schien, als sei die Region von einem «Verkehrsfieber» gepackt, das schon die Zeitgenossen als «Verkehrswettlauf am Bodensee» erleben.[39] Bereits ein Jahr später, 1929, verkehrt eine moderne Auto- und Eisenbahnfähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn[40], zu Beginn der dreissiger Jahre sind weitere Autofähren zwischen Langenargen und Arbon sowie zwischen Lindau und Rorschach im Gespräch. Jede Gemeinde schien eifrig darauf bedacht, einen möglichst grossen Teil des automobilen Verkehrs der Zukunft an sich zu ziehen – an die möglichen Folgen dachte vor sechzig Jahren noch kaum jemand.

Die 1928 fertiggestellte Pfänderbahn sowie die 1935 eingeweihte Säntis-Schwebebahn signalisieren, dass nun auch die Höhen rings um den See einem breiteren Publikum touristisch erschlossen werden. Der Konkurrenzkampf der einzelnen Fremdenplätze um die Touristenströme wird auch am Bodensee härter, moderne «psychologische» Methoden der Fremdenwerbung kommen auf. Die in den zwanziger und dreissiger Jahren einsetzende Fremdenverkehrsstatistik zeigt an, dass der Fremdenverkehr als integrales Phänomen der modernen Wirtschaft und Gesellschaft nunmehr wissenschaftlich erforscht, als politisch planbar und beeinflussbar begriffen wird.[41]

Die Reise als individuelles Landschafts- und Bildungserlebnis wird auch am Bodensee zunehmend verdrängt durch die Normierung von Reisewünschen und Reiseerfahrungen[42], durch sportliche und kulturelle Massenattraktionen[43], durch das, was wir heute den «infrastrukturintensiven Tourismus» nennen würden. Literarische Reisebeschreibungen, die individuellen Reiseerfahrungen festzuhalten suchten, werden dagegen zur gleichen Zeit immer seltener.[44]

## Ansichtspostkarten

Auch die um 1880/90 zunehmende Verbreitung findende Ansichtspostkarte spiegelt ein Stück Kulturgeschichte des Tourismus. Vor der Massenverbreitung von Kamera und Photographie hatte sie zunächst wesentlich die Funktion eines Andenken- und Erinnerungsbildes und wurde in Postkartenalben gesammelt. Reise und einzelne Reiseziele wurden auch zu sozialen Statussymbolen, deren Erwerb durch Versendung von Postkarten nach aussen hin dokumentiert werden konnte. Für die Fremdenorte und -regionen waren Ansichtskarten als indirekte Werbeträger von grosser Bedeutung. Adressaten und Absender sowie die Inhalte der Mitteilungen können wichtige Aufschlüsse über die Herkunft, Motive, Reiseeindrücke und Erfahrungen der Touristen vermitteln.

Bodenseeschiffahrt als Motor des Fremdenverkehrs – Hafenszene in Lindau um die Jahrhundertwende.

Scesaplana Bündner Alpen Graue Hörner Ringelsp. Altmann Säntis Mürtschenstock Tödi Glärnisch Belsten Urirotstock Titlis
Hoher Freschen Drei Schwestern Hoher Kasten Churfirsten Speer Mythen Rigi

Bregenz
Lindau
Bad Schachen
Hauserburg
Langenargen
Arbon
Romanshorn
Konstanz
Reichenau
Friedrichshafen
Immenstaad
Meersburg
Rorschach

Strandbad von Langenargen.

Panorama-Ansichtskarte des Bodenseegebiets aus der Mitte der 30er Jahre (Frankh-Verlag Stuttgart) – die Verbindung von Hakenkreuz und Schweizer-Kreuz suggeriert eine Einheit und freie Zugänglichkeit der internationalen Fremdenverkehrsregion Bodensee, die in den 30er Jahren immer mehr zur Fiktion wurde.

Badeleben um die Jahrhundertwende als Postkartenmotiv: das Strandbad von Langenargen – in der Bildmitte eines der damals typischen Badehäuschen.

**Was muß jeder Bodenseefahrer über Paß- und Devisenbestimmungen wissen!**

Der Bodensee grenzt an drei Staaten: Deutschland, Österreich und die Schweiz. Wer sich auf seiner Bodenseereise frei bewegen will, der muß folgendes beachten:

**Paß**

1. Zur Grenzüberschreitung nach der Schweiz und Österreich wird ein gültiger deutscher Reisepaß (gültig fürs Ausland) benötigt.
2. Zur Grenzüberschreitung nach Österreich muß der Paß außerdem von der Heimatpaßbehörde des Inhabers mit einem besonderen Erlaubnisstempel visiert sein.
3. Grenz- oder Tagesscheine werden nur in Ausnahmefällen bei Vorlage eines amtlichen Personalausweises mit Lichtbild und einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der Heimatbehörde ausgestellt. Sie gelten nur zum Besuch der Grenzzone.

**Geldausfuhr**

Für die Geldmitnahme über die Grenze im Reiseverkehr gelten die folgenden Grundregeln:

1. Wer einen längeren Aufenthalt im Ausland beabsichtigt, der muß sich (bei einem mitteleuropäischen Reisebüro) einen Reisekreditbrief erwerben.
2. Ohne besondere Förmlichkeiten darf jeder Reisende monatlich einmal einen Betrag von RM. 10.— in deutschem Silbergeld über die Grenze nehmen. Gegen Paßeintrag ist die Mitnahme des Gegenwertes von RM. 10.— in fremder Währung einmal pro Kalendermonat gestattet.

Aus einem Prospekt des Verkehrsamtes der Kreishauptstadt Konstanz, 1938.

## Der Bodensee – in Zukunft nur noch «ökologischer Ausgleichsraum?»

All diese Tendenzen kamen in den fünfziger und sechziger Jahren dann voll zum Durchbruch: die rasant fortschreitende Massenmotorisierung, die weitere Verbilligung des Reisens durch Gesellschafts- und Pauschalreisen sowie durch den Camping-Tourismus und die Ausdehnung des Tourismus auf nahezu alle sozialen Schichten hat auch die Entwicklung des Bodenseegebietes entscheidend beeinflusst. Vielerorts ist der Fremdenverkehr zu einem wichtigen, wenn nicht *dem* wichtigsten lokalen Erwerbszweig geworden. Allerdings ist diese Entwicklung keineswegs linear verlaufen. Nicht nur die «Internationalisierung» der Reiseziele in den sechziger Jahren, auch die Ende der sechziger Jahre sich häufenden Pressemeldungen über die schlechte Wasserqualität des Bodensees führten zu Rückschlägen und Einbussen. Erst der in den siebziger Jahren forcierte Bau von Kläranlagen konnte dieses «Negativ-Image» wieder korrigieren.

Heute sind es die ökologischen und kulturellen Folgen der (post-)modernen industriellen Gesellschaft, die auch vor der so gerne nach aussen vermarkteten «Bodensee-Idylle» nicht halt machen. Die Risse in der «Goldenen Schale»[45] sind unübersehbar, die Symptome bekannt: sterbende und gefährdete Wälder auch am Bodensee, steigender Landschaftsverbrauch durch Bau von Autobahnen, Strassen, Parkplätzen, Zweitwohnungen und Feriensiedlungen, Gefährdung und Zerstörung von Schilfgürteln und Flachwasserzonen, kurz: immer weniger Natur, dafür immer mehr «Infrastruktur» – von der Surfschule bis zum Squash-Center. Mag auch das «Internationale Leitbild für das Bodenseegebiet» die Vision vom Bodensee als «ökologischem Ausgleichsraum» rhetorisch zurückweisen, de facto ist sie durch den Bau neuer Schnellstrassen und Autobahnen – vor allem zwischen dem Ballungsraum Stuttgart und dem westlichen Bodensee – bereits Realität geworden.

Damit droht auch am Bodensee eine Entwicklung, die die Folgen und Probleme der industriellen Ballungsräume in die noch weniger belasteten Regionen «exportiert» und dadurch auf lange Sicht gerade das zerstört und gefährdet, was Reiz und Eigenart einer historischen Kultur- und Erholungslandschaft ausmacht.[46] Dass wir gegenwärtig auch in der Entwicklung des modernen Massentourismus an Grenzen stossen, ist nicht nur einzelnen Fremdenverkehrspolitikern[47] bewusst: In Radolfzell und in Kressbronn am Bodensee haben Einheimische auf zum Teil spektakuläre Weise die Durchsetzung neuer touristischer Grossprojekte verhindert.[48]

Eine bloss defensive Abwehr des umweltbedrohenden «Freizeittourismus», die sich auf die Verteidigung «letzter Reservate» beschränkte, ist vermutlich keine Lösung – sie müsste sich zumindest das Prädikat «elitär» ohne weiteres gefallen lassen. Gefragt sind heute vielmehr Visionen und Perspektiven eines umwelt- und landschaftsverträglichen Erholungstourismus, wie er in der Fremdenverkehrsliteratur unter dem Stichwort «Sanfter Tourismus» diskutiert wird.[49] Zaghafte Ansätze dazu sind auch am Bodensee zu erkennen[50], auch wenn eine breite öffentliche Diskussion über Alternativen und Perspektiven des künftigen Bodensee-Tourismus bisher noch nicht erkennbar ist. Die gegenwärtig noch dominierende rein «kommerzielle» Betrachtungsweise der praktischen Fremdenverkehrspolitik, die «Erfolg» ausschliesslich quantitativ an Übernachtungszahlen oder den Multiplikatorwirkungen der touristischen Ausgaben bemisst und sich im übrigen auf die warenförmige «Vermarktung» der Bodenseelandschaft beschränkt, könnte sich angesichts der bereits heute absehbaren Bedürfnisse und Zukunftsaufgaben schon bald als kurzsichtig erweisen.[51] Zumindest «vergisst» sie, dass «Reisen» etwas mit Erfahrung und Umweltaneignung zu tun hat und somit eines der zentralen Momente unserer Kultur ist.[52] Eine bewusste Auseinandersetzung mit der Geschichte des Fremdenverkehrs, nicht nur am Bodensee, könnte solchem Vergessen entgegenwirken, mehr noch, sie könnte deutlich machen, dass die Sprache und die Begriffe der heutigen Fremdenverkehrspolitik selbst Produkte einer Geschichte sind, deren Anfänge kaum ein Menschenalter zurückliegen.

Ansichtskartenmotiv der 50er Jahre:
Die zunehmende Standardisierung des Reisens durch die Tourismus-Industrie findet ihr Gegenstück in der bereits vorgedruckten Normierung der Reiseerfahrungen.

ANMERKUNGEN

1 Ein Ergebnis dieser gewachsenen Aufmerksamkeit ist der von D. SCHOTT und W. TRAPP herausgegebene Sammelband Seegründe – Beiträge zur Geschichte des Bodenseeraumes, Weingarten 1984, der gleichzeitig auch neuere Forschungsansätze der Regionalgeschichtsschreibung am Bodensee vorstellt.

2 Einen kompilatorischen Überblick bietet: E. L. KUHN, Industrialisierung in Oberschwaben und am Bodensee – Beiträge und Daten zur Entwicklung von Bevölkerung, Agrarstruktur, Industrie, Berufstätigkeit, Wahlverhalten, Arbeiterbewegung und Lebenshaltungskosten, Bd. 1–2, Friedrichshafen 1984. Im Sommer 1985 hat sich aus Mitgliedern der Johann-August-Malin-Gesellschaft/Vorarlberg, der Projektgruppe Regionalgeschichte an der Universität Konstanz und des Bodenseegeschichtsvereins eine Zusammenarbeit entwickelt mit dem Ziel, die Geschichte der Industrialisierung am Bodensee im regionalen Vergleich zu erforschen. Eine erste gemeinsame Tagung zu diesem Thema ist für den Sommer 1986 geplant.

3 Die Arbeiten von B. RUSS, Das Bodenseebecken als Fremdenverkehrslandschaft, Diss. Tübingen 1952, H. WOLL, Der Fremdenverkehr im Bodenseegebiet, Weinheim 1962, sowie von M. R. FRANCKE, Untersuchungen zum Fremdenverkehr im westlichen Bodenseegebiet und Stein–Schaffhauser Hochrheintal, Frankfurt 1975, behandeln die Geschichte des Fremdenverkehrs am Bodensee nur in einleitenden Kapiteln und eher kursorisch. Insgesamt ist die Geschichte des Tourismus ein von allen Disziplinen sträflich vernachlässigtes Forschungsgebiet; vgl. dazu die Bemerkungen von D. KRAMER, Aspekte einer Kulturgeschichte des Tourismus, in: Zeitschrift für Volkskunde, 78/1982, S. 1ff.

4 Vgl. dazu: Internationales Leitbild für das Bodenseegebiet, herausgegeben von der Gemeinsamen Raumordnungskommission Bundesrepublik Deutschland, Schweizerische Eidgenossenschaft, Republik Österreich, Stuttgart 1983.

5 Die 1980 erschienene Arbeit von A.-M. DREXLER, Umweltpolitik am Bodensee – Baden Württemberg bedürfte in diesem Zusammenhang dringend einer erweiterten Auflage unter Berücksichtigung der Entwicklungen der letzten 5 Jahre.

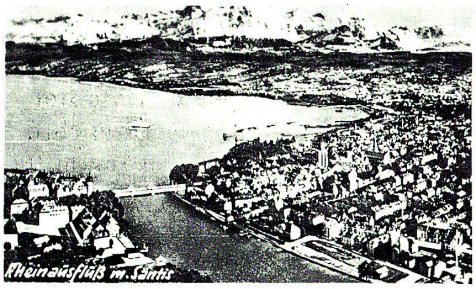
6 ORBAG Kreuzlingen: Projektstudie «Konstanzer Fremdenverkehrsamt als kommunaler Eigenbetrieb» und «Zukünftiges Konstanzer Tourismuskonzept», Konstanz-Kreuzlingen 1984, S. 1

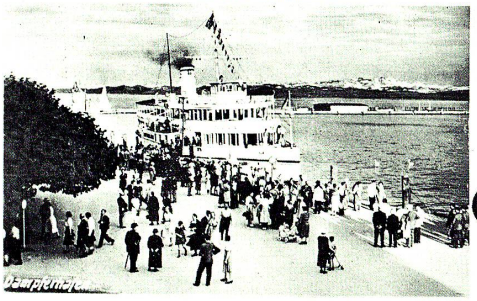
7 O. FEGER, Konstanz im Spiegel der Zeiten, Konstanz 1953, S. 10f.

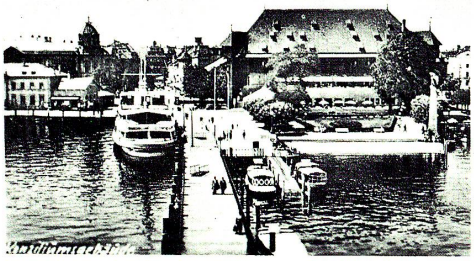
8 H. WOLL, op. cit., S. 38; auf die Vorläufer des Fremdenverkehrs am Bodensee im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit kann hier aus Raumgründen nicht eingegangen werden. Vgl. dazu Woll, S. 34ff.

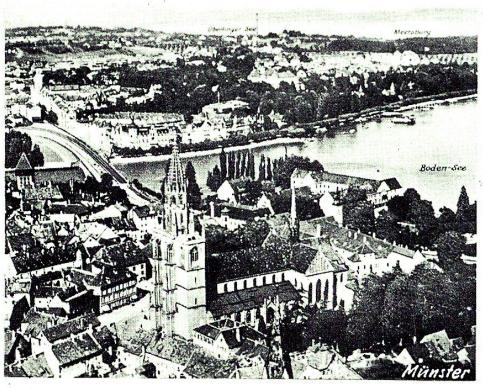
9 Zur Geschichte der literarischen Erschliessung der Bodensee-Landschaft vgl. P. FAESSLER, Bodensee und Alpen. Die Entdeckung einer Landschaft in der Literatur. Sigmaringen 1985.

10 G. SCHWAB, Der Bodensee nebst dem Rheintale von








1000 Grüße aus
Konstanz am Bodensee

Angekommen: .....

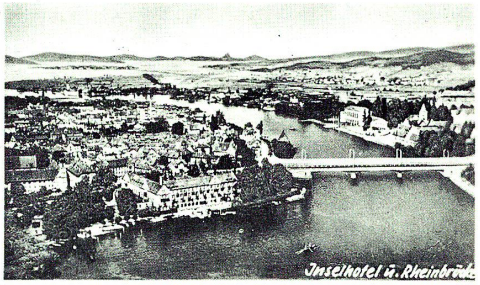
Unterkunft: .....

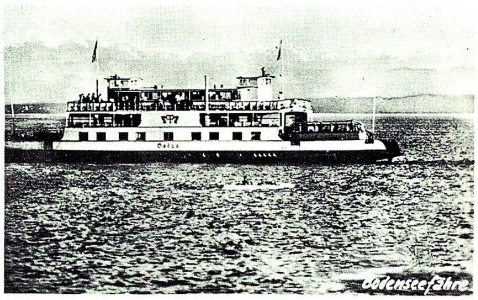
Verpflegung: .....

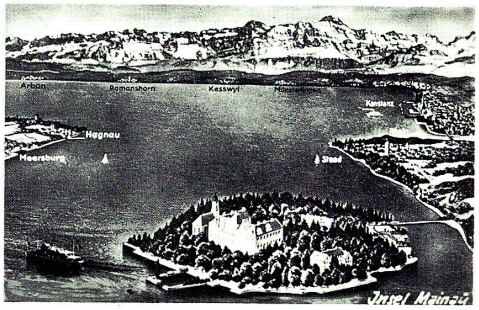
Wetter: .....

Laune: .....

Absender: .....



St. Luziensteig bis Rheinegg – Handbuch für Reisende und Freunde der Natur, Geschichte und Poesie, Stuttgart und Tübingen 1827, S. 21.

11 zit. n. E. L. Kuhn, Friedrichshafen – Kleinstadt am See um 1900, in: Frühe Photographie 1840–1914 – Das optische Gedächtnis der Bodensee-Landschaft, Friedrichshafen 1985, S. 180.

12 H. M. Enzensberger, Eine Theorie des Tourismus, in: ders. (Hsg.) Einzelheiten I – Bewusstseins-Industrie, Frankfurt 1973[8], S. 179ff.

13 M. Schmitt, Palast-Hotels: Architektur und Anspruch eines Bautyps. 1870–1920. Berlin 1982.

14 W. Schenkendorf, Das Inselhotel – 100 Jahre Kultur der Gastlichkeit, in: Konstanzer Almanach 4/1958, S. 40f.

15 Etwa am Beispiel von Bregenz: B. Bilgeri, Bregenz – Geschichte der Stadt, Wien/München 1980, bes. S. 422ff., S. 488ff., S. 519ff., S. 579ff.

16 Anlagen dieser Art sind noch in Bregenz sowie in Rorschach (1924 erbaut) zu sehen.

Vgl. auch M. Köhlmeier, Bregenzer Badebuch, Bregenz o. J., bes. S. 58ff.

17 B. Russ, Das Bodenseebecken als Fremdenverkehrslandschaft, Diss. Tübingen 1952, S. 108.

18 Jahresbericht des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz 1913/1914, S. 16.

19 Stadtarchiv Konstanz (StaK) S II/5011 Kur- und Verkehrsverein Konstanz, Heft I 1885–1925. Der erste gedruckte Rechenschaftsbericht der Vereinsjahre 1902–1905 weist bereits 84 Mitglieder aus 54 verschiedenen Gemeinden oder Ländern aus.

20 A. Semler, Überlingen, Bilder aus der Geschichte einer kleinen Reichsstadt, Singen 1949, S. 171ff.

21 Heiden. Heiden 1978, S. 18ff.

22 Am schweizerischen Südufer des Bodensees war zweifelsohne die Stadt Rorschach im 19. Jahrhundert der bedeutendste Kur- und Fremdenverkehrsort, der allerdings bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts an Bedeutung verlor und sich statt dessen zu einem wichtigen Industriezentrum der Ostschweiz entwickelte. Vgl. dazu J. Wahrenberger et al. Rorschach, Heimat am See, Rorschach 1978, S. 81ff.

23 G. Schwab, op. cit., S. 38.

24 Frankfurter Zeitung 13.8.1921.

25 A. Busch, Wandlungen in der Statistik des Fremdenverkehrs, in: Allgemeines Statistisches Archiv 26/1936.

26 Zur historischen Entwicklung des Massentourismus H. W. Prahl, A. Steinecke, Der Millionen-Urlaub – Von der Bildungsreise zur totalen Freizeit, Darmstadt und Neuwied 1979.

27 A. Schärli, Höhepunkt des schweizerischen Tourismus in der Zeit der «Belle Epoque» unter besonderer Berücksichtigung des Berner Oberlandes. Kulturgeschichtliche Regionalstudie, Bern 1984, S. 19, S. 22 u. passim.

28 So stieg die Zahl der Fremdenankünfte in der Stadt Konstanz zwischen 1906 und 1913 von 50 737 auf 97 344, also innerhalb von 7 Jahren um fast das Doppelte; Zahlen nach: K. Kipping, Konstanz – Bevölkerung und Wirtschaft, Innsbruck 1971, S. 121.

29 Konstanzer Volksblatt 24.5.1923.

30 Zum Hintergrund dieser Versammlung vgl. W. Trapp, Als sich die Konstanzer der Schweiz anschliessen wollten, in: Südkurier Nr. 98 v. 25.4.1985 (Beilage «Das besondere Thema»).

31 Thurgauische Verkehrsvereinigung, Jahresbericht 1937, S. 4.

32 Stadtarchiv Konstanz SII/4461 Bodensee-Verkehrs-Verein (1938–1942).

33 Grundlegend: J. Krippendorf, Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen? Bern/Stuttgart 1975.

34 H. Spode, «Der deutsche Arbeiter reist» – Massentourismus im Dritten Reich, in: G. Huck (Hsg.), Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1982[2], S. 284ff.

35 In einigen kleineren deutschen Bodenseeuferorten steigen die Fremdenziffern in den Jahren nach 1934 sprunghaft an: der KdF-Strom wurde vor allem in die billigeren Landgemeinden sowie in Privatquartiere und Billigunterkünfte gelenkt, weshalb er auch von der etablierten Hotellerie mit zwiespältigen Gefühlen betrachtet wurde.

36 An anderen Orten, so z. B. in Friedrichshafen, verliert der Fremdenverkehr durch eine rasante industrielle Entwicklung relativ an Bedeutung.

37 F. Schuhwerk, Kraftwagen und Fremdenverkehr, in: Archiv für den Fremdenverkehr 1934/35, S. 75ff.

38 W. Trapp, Als das Auto die Region eroberte ... Südkurier 30.11.1985 (Beilage: Das besondere Thema).

39 Deutsche Bodensee Zeitung 6.11.1928: «Verkehrswettlauf am Bodensee – Eine Gefahr für Konstanz und Lindau/Schwaben in der Front.

40 D. Bögle, 50 Jahre MF «Schussen», hsg. von den Bodensee-Schiffsbetrieben Konstanz, Konstanz 1979.

41 Im berühmten «Handwörterbuch der Staatswissenschaften» beispielsweise taucht das Stichwort «Fremdenverkehr» (nebst der damals erst entstehenden Fremdenverkehrspolitik) zum ersten Male in der 4. Auflage von 1927 auf. Im April 1930 erscheint mit dem «Archiv für den Fremdenverkehr», herausgegeben vom Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr in Berlin, die erste wissenschaftliche Fremdenverkehrszeitschrift in Deutschland.

42 Unübertroffen ist die zeitgenössische Analyse Siegfried Kracauers aus dem Jahre 1925 «Die Reise und der Tanz», in: ders., Das Ornament der Masse, Frankfurt 1977, S. 40ff.

43 So wird z. B. das vor allem in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bekannt gewordene «Konstanzer Seenachtsfest» erstmals in den Jahren 1934 bis 1939 von den Nationalsozialisten als zugkräftige Massenveranstaltung aufgezogen.

44 Anthologien von Reiseberichten und Reisebildern über den Bodensee beschränken sich nicht zufällig auf das 18. und 19. Jahrhundert, greifen allenfalls vereinzelt auf frühere Jahrhunderte zurück. Vgl. etwa M. Schefold, Die Bodenseelandschaft. Alte Ansichten und Schilderungen. Sigmaringen 1970[2], sowie M. Schlandt, Der Bodensee in alten Reisebildern. Reiseberichte und Reisebilder aus vergangenen Zeiten. Innsbruck 1977.

45 H. Berner, Bodensee – Goldene Schale, Sigmaringen 1980.

46 P. Hemmerich, Überleben als Ferienlandschaft – Was kommt am Bodensee nach der Autobahn-Stunde Null? (Gefährdete Umwelt am Bodensee 33), Südkurier 24.3.1977.

47 B. Helmle, Wende und Grenze, in: Fremdenverkehrsverband, Bodensee-Oberschwaben, Jahresbericht 1984/1985, S. 3ff.

48 In Radolfzell am Untersee musste die Stadtgemeinde die Pläne für ein grosses Freizeitzentrum nach massiven Protesten der Bürgerschaft und einem drohenden Bürgerentscheid zurückziehen. Vgl. dazu Südkurier v. 31.8.1979 «‹Herzen› – Pläne kommen in den Papierkorb». In Kressbronn am deutschen Obersee scheiterte das bisher grösste Hotelprojekt am Bodensee (Stuttgarter Zeitung v. 27.10.1984) nach 15jährigem Streit am Widerstand von Anliegern und Gerichten: Vgl. dazu Stuttgarter Zeitung 5.1.1985 («Kein Interesse an Bauruine») und Südkurier 12.1.1985 («Anlieger gegen 45-Millionen-Hotel»).

49 D. Kramer, Der sanfte Tourismus. Umwelt- und sozialverträglicher Tourismus in den Alpen, Wien 1983; J. Krippendorf, Die Ferienmenschen: für ein neues Verständnis von Freizeit und Reisen, Zürich 1984.

50 So hat die Gemeinde Immenstaad am deutschen Obersee erstmals in der Saison 1985 begonnen, den Fahrradtourismus am Ort und in der Umgebung bewusst zu fördern (geführte Fahrradtouren, kostenloser Fahrradverleih bei Abgabe des Autoschlüssels für 10 Tage). In Unteruhldingen am Überlinger See ist man seit einigen Jahren dabei, durch Verkehrsberuhigung und andere flankierende Massnahmen die Qualitäten der Gemeinde für den Erholungsurlaub zu verbessern. (Mündliche Auskünfte des Verkehrsvereins Immenstaad und der Gemeindeverwaltung Unteruhldingen-Mühlhofen vom 25.11.1985.)

51 W. Opaschowski prognostiziert die Entwicklung so: «Der neue Typus des Urlaubsreisenden wird sensibler, offener und weniger festgelegt sein ... er zeigt sich sensibel und aufgeschlossen für weniger Technik und Perfektion, für mehr naturnahes Reisen und «sanften Tourismus». Zugleich macht er sich unabhängiger von den subjektiv als zu eng empfundenen Vorschriften des Pauschaltourismus.» Zit. n. TI-Intern, Konstanz 1985. Unabhängig von solchen Trends bleibt die Frage, welche Art von Tourismus man durch Massnahmen «vor Ort» qualitativ fördern oder verhindern will.

52 D. Kramer (wie Anm. 3, S. 9f.) definiert diese kulturelle Dimension des Tourismus so: «Wie der Tourismus nicht menschliches Grundbedürfnis ist, sondern historische Form der Entfaltung menschlicher Wesenszüge, so hat sich das touristische Erleben gewandelt und unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Dies geschah nicht unabhängig von der gesellschaftlichen Entwicklung, aber es ist wie die Kultivierung der ästhetischen Sinne in den Künsten eine Entwicklung mit eigener Dynamik und eigener Dialektik, die untersuchenswert ist – sie ist Teil der Entwicklung der menschlichen Sinne, und wie die Geschichte von bildender Kunst oder Musik die Entwicklung des Sehens und Hörens beschreibt, so zeigt diejenige des Tourismus und seiner Theorie die Entwicklung wesentlicher Aspekte der Aneignung und des Erlebens von räumlicher Umwelt.»

Im Frühjahr 1985 konnte der Schiffahrtsbetrieb Rorschach sein 25jähriges Bestehen feiern. Der zweifellos glanzvollste Tag in der Geschichte dieses Gemeinschaftsunternehmens von Rorschach, Rheineck und Thal war die Einweihung der grössten Einheit des Betriebes, des «Rhynegg» benannten Flaggschiffes am 3. September 1977. Unser Bild zeigt das 300 Personen fassende Motorschiff «Rhynegg» im Blumen- und Flaggenschmuck anlässlich der Jungfernfahrt auf der Flussstrecke des Alten Rheins. Photo: R. Duschletta.