

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 82 (1992)

Artikel: Preiswerte Hilfe für die noch Unerfahrenen : zur Geschichte der Bodensee-Reiseführer
Autor: Allweiss, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Preiswerte Hilfe für die noch Unerfahrenen: Zur Geschichte der Bodensee-Reiseführer

Werner Allweiss

Eine neue Literaturform: Die Reiseführer

Die Bildungsreisenden des 19. Jahrhunderts, die Beamten und höheren Angestellten, kamen aus städtischen, abhängigen Büroberufen und waren in allen praktischen Dingen des Reisens zunächst noch unerfahren. Zwar blühte seit langem die literarische Gattung des Reiseberichts, jene erzählende Darstellung einer realen Reise, die individuelle Reise-Erfahrungen weitergab und dabei den jeweiligen literarischen Ansprüchen ihrer Zeit verpflichtet war, doch die neuen Reisenden brauchten etwas anderes. Sie, die im Gegensatz zu ihren adligen Vorfahren ohne Dienerschaft und eigene Kutsche unterwegs waren und nicht bei Standesgenossen Unterkunft finden konnten, sondern in Gasthöfen und Hotels herbergten und nur über begrenzte Finanzmittel verfügten, benötigten Informationen über vermeintliche und wirkliche Gefahren und Risiken ihrer Reiseunternehmung.

Gefragt waren Angaben zu den Unterkünften und deren Preisen, um nicht von betrügerischen Wirten übers Ohr gehauen zu werden, ferner Angaben zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel und nicht zuletzt Hinweise und Erläuterungen zu den landschaftlichen und architektonischen «Sehenswürdigkeiten»,¹ die man sehen wollte oder besser gesagt, gesehen haben musste. Schliesslich suchte der bürgerliche Reisende Verhaltensregeln, die ihm Sicherheit in der Fremde geben sollten, wo andere Sitten und Bräuche herrschten.

Eine Lösung dieser Probleme brachten die Reisehandbücher oder Reiseführer.² Die ersten Handbücher mit präzisen Angaben für den Reisenden wurden in England publiziert. Zum bekanntesten Reisebuchverleger stieg der Londoner Buchhändler John Murray auf, dessen «Handbooks for Travellers», die sog. «Red Books», einen geradezu legendären Ruf erwarben. In Deutschland war es der Koblenzer Buchhändler Karl Baedeker (1801–1859), der mit seinem System der

Reiseführer neue Massstäbe setzte und einen durchschlagenden Erfolg erzielte. Sein Name wurde zum Markenzeichen und gab der neuen Literaturgattung den Namen: bis heute ist der Begriff «Baedeker» ein gebräuchliches Synonym für alle Formen von Reiseführern geblieben. Im Jahr 1835 erschien seine «Rheinreise von Mainz bis Cöln – Handbuch für Schnellreisende» als Überarbeitung eines bereits vorhandenen Reiseführers von J. A. Klein, dessen Rechte er durch den Kauf einer Verlagsbuchhandlung erworben hatte. Karl Baedeker bereiste und erwanderte die beschriebenen Länder immer wieder aufs Neue und erreichte so eine Genauigkeit und Aktualität, wie sie bei Büchern dieser Art bisher unbekannt war. Die Blütezeit der Baedeker-Reiseführer fällt in die Jahrzehnte der Wende zum 20. Jahrhundert,³ als durch ständige Verbesserung der Aktualität, Einbeziehung alles Wissenswerten aus Historie, Kunstgeschichte und Geographie, die Ausdehnung des Informationsmaterials auf anscheinend nebensächliche, für den Reisenden aber wichtige Details sowie zahlreiche Karten und Bilder jeder Baedeker zu einem Begleiter wurde, der seinen Besitzer bei kaum einer Gelegenheit im Stich liess.⁴ «Er gibt uns Gasthäuser und Restaurants an, er sagt uns, was wir tun, was wir essen, wie wir uns kleiden sollen usw.; er hält uns kunstgeschichtliche und historische Vorlesungen und hilft uns mit ästhetischen Urteilen aus.»⁵

Baedekers Zielpublikum war der «mündige» Reisende, der unabhängig von Bediensteten und Fremdenführern Reisen planen und durchführen konnte. Baedeker und seine Nachahmer boten somit dem noch reiseunerfahrenen Bürger die gesuchte Sicherheit und dem bürgerlichen Individualisten die Chance einer Reise nach Mass.

Zwei weitere Unternehmungen, die im 19. Jahrhundert mit der Herausgabe von Reiseführern Renommé gewannen und Traditionen begründeten, waren Theobald Grieben in Berlin und Hermann Josef Meyer in Leipzig.

Theobald Grieben (1826–1914) brachte zwischen 1850 und 1863 innerhalb der Reihe «Grieben's-Reisebibliothek» 62 Reiseführer heraus, wobei er sich nach dem Vorbild Karl Baedekers zumeist auf eigene Reiseerfahrungen stützte. Im Unterschied zu anderen Reiseführerreihen grenzte er thematisch die einzelnen Bände vorwiegend auf kleinere Reisegebiete wie Landschaften, berühmte Reisewege, Städte und Kurorte ein, fügte von Anfang an Illustrationen hinzu und legte das Schwergewicht auf die praktischen Reiseinformationen. Theobald Grieben hatte die Angewohnheit, die von ihm gegründeten Verlagsunternehmen nach vollendetem Ausbau zu verkaufen. So ging auch im Jahr 1863 Grieben's-Reisebibliothek in anderen Besitz über und wurde unter Beibehaltung des Namens Grundlage eines bis heute florierenden Reiseverlages.⁶

Als dritte prägende Persönlichkeit der Reisebuchverleger gilt Hermann Julius Meyer (1826–1909), Sohn des bekannten Herausgebers des Grossen Conversations-Lexikons. Meyer, der das Verlagswerk seines Vaters fortführte, veröffentlichte 1862 die ersten Reiseführer und begründete damit die bekannte Buchreihe «Meyers Reiseführer», die bis zum Ersten Weltkrieg fortgeführt wurde, wobei die Verfasser nach eigenem Bekunden bei ihren Empfehlungen «auch auf den Touristen mit kleinerer Börse Rücksicht genommen haben».⁷ Die visuelle Information in seinen Publikationen war ihm so wichtig, dass er sogar einen eigenen Zeichner beschäftigte, der Vogelschaubilder und Panoramen vor Ort zu Papier brachte.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gehörten die in dunkelbraunes, flexibles Leinen gebundenen und mit umfangreichem Annoncenteil versehenen Reisebücher des Verlages neben den rot gebundenen Baedekern zu den verbreitetsten Reiseführern in deutscher Sprache. Wenn man aus der Zahl der Neuauflagen von Baedekers Handbüchern für Reisende und Meyers Reisebüchern auf die Beliebtheit bestimmter Reiseziele schliessen kann, dann zählten um die Jahrhundertwende die Schweiz, das Rheinland sowie Süddeutschland zu den am häufigsten frequentierten Reiselandchaften.

Dabei halfen die Reiseführer nicht nur dem allenthalben vorhandenen Informationsbedürfnis ab, sie beeinflussten und festigten beim Leser auch bestimmte Wertvorstellungen und Empfindungen, sie strukturierten und normierten zugleich Reiseroute und Reiseverhalten und beschränkten somit letztlich auch das Reise-Erleben. Mit der Findung des Reiseführers beginnt für Hans Magnus Enzensberger die Normung der Reiseziele,⁸ wobei er in der Normung ein Kennzeichen des modernen industriemässig betriebenen Massentourismus sieht.

Touristische Aufbereitung einer Landschaft – die Bodensee-Reiseführer

Die Reisenden des 18. Jahrhunderts liessen den Bodensee noch weitgehend unbeachtet, sie betrachteten ihn allenfalls als eine Zwischenstation auf ihrem Weg zu den Alpen. Der Schweizer Georg Leonhard Hartmann aus St. Gallen war einer der ersten Autoren, der 1795 unter dem Titel «Über den Bodensee. Ein Versuch» eine Beschreibung des Bodensees veröffentlichte. Ausführlich behandelt er Geographie und Geschichte, Klima und Naturphänomene, die Schifffahrt und die Fischerei, wobei er die im See vorkommenden Fische ebenso genau beschreibt wie die am See lebenden Wasservögel. Praktische Hinweise für den Reisenden fehlten hingegen, sieht man einmal von den detaillierten Angaben ab, wo und zu welchem Preis Stiche mit Bodenseemotiven erworben werden konnten.

Erst 50 Jahre später, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, erschienen in den erwähnten Reiseführerverlagen die mit praktischen Reiseinformationen angefüllten Reiseführer, so Baedekers Reisehandbücher, Griebens-Reiseführer, Meyers Reisebücher oder auch Bruckmanns illustrierte Reiseführer, die Kollektion Lorenz und Woerl's Reisebibliothek. Der Bodenseeregion wurden al-

lerdings zunächst von den drei grossen Verlagen keine eigenen Bände gewidmet, der Bodensee wurde innerhalb der Bände über die Schweiz oder die anderen angrenzenden Landschaften mitbehandelt.⁹

Andere Verlage, vor allem die im Bodenseegebiet beheimateten Firmen sowie Buchhandlungen erkannten rasch die vorhandene Marktlücke. Waren doch gerade die Buchhandlungen oftmals die erste Anlaufstelle der Fremden, die hier Reiseliteratur, Karten oder die damals so beliebten Panoramen und Erinnerungsalben im Visitenkarten-Format suchten; Buchhandlungen waren quasi Vorläufer der späteren Touristenbüros bzw. Fremdenverkehrsvereine. Kein Wunder, dass im ausgehenden 19. Jahrhundert mehrere Verlage in der Bodenseeregion in ihrem Angebot auch Karten, Panoramen und Reiseführer führten. Zumal auch am Bodensee eine neue Form des Tourismus, nämlich die Reise in die Sommerfrische, der Erholungsurlaub an einem bestimmten Ort, andere Ansprüche und eine Nachfrage nach ortsbezogenen Reiseführern geschaffen hatte. So veröffentlichte z. B. in St. Gallen der bekannte Verlag Scheitlin & Zollikofer u. a. einige Reiseführer ebenso wie der kleine Verlag Louis Huber in Rorschach. In Überlingen brachte August Schoy, in Friedrichshafen der August Lincke Verlag, der 1880 in den Besitz von Robert Gessler überging, Reiseführer und Panoramen heraus.

Von den Verlagsbuchhandlungen sind vor allem die 1870 gegründete Wagnersche Buchhandlung in Bregenz und die Buchhandlung Ernst Ackermann in Konstanz zu nennen. Der Buchhändler Ernst Ackermann, der auch eine wichtige Rolle im örtlichen Fremdenverkehrswesen spielte, hatte ab 1892 Verlagsaktivitäten entfaltet, u. a. vertrieb er den von ihm selbst verfassten Reiseführer «Am Bodensee. Reisebilder und Erinnerungsblätter.»

Erwähnung verdienen ferner die Verlagsaktivitäten der Dornischen Buchhandlung in Ravensburg, übrigens ein Vorläufer des renommierten Jugendbuch- und Spiele-Verlages Otto Maier in Ravensburg. Ein reiches Angebot an Bodenseeliteratur, Reisekarten, Bergpanoramen brachte die seit 1835 bestehende Buchhandlung Stettner in Lindau heraus, als Renner im Verlagsangebot entwickelte sich der 1876 erstmals erschienene Führer «Der Bodensee und seine Umgebungen», der 1909 schon in der 10. Auflage verkauft wurde.

Ständige Neuauflagen und die Ausweitung des Titelangebots sind ein Indiz für die zunehmende

Beliebtheit des Bodensees als Reiseziel der bürgerlichen Gesellschaft, für die verbesserte Erreichbarkeit der am See gelegenen Orte. Die Produktion der Reiseführer entwickelte sich parallel zum Aufkommen des modernen Massentourismus.

Auch an den Veränderungen der Inhalte lassen sich die Entwicklungen des Tourismus, die Verschiebungen im Zielpublikum, in der kulturellen Sozialisation der Leser, veränderte Reisegewohnheiten, Sichtweisen und nicht zuletzt der Wandel der Einstellungen, sowohl der Führer als auch der Geführten ablesen. Wo um die Jahrhundertwende Autoren die durch Industrialisierung und Tourismus verursachten Veränderungen der Bodenseelandschaft bewusst wahrnehmen, geschieht dies meist mit wohlwollender bis emphatischer Zustimmung: «Die Neuzeit veränderte vieles, aber ohne stärkere Erschütterung. Der Verkehr auf dem See wurde immer grossartiger, Häfen, Leuchttürme, Schiffswerften, Dämme, Warenmagazine, Eisenbahnstationen, Dampfschiffe, Trajektschiffe, unterseeische Telegraphen, städtische Einrichtungen für die zu Kurorten sich entwickelnden Seebäder-Orte, schöne Hotels, elegante Villen, grossartige Schlösser gaben dem Bodensee ein ganz neues Gepräge und erhoben die Mehrzahl seiner grösseren Ortschaften und Städte zu den beliebtesten Sommerstationen und zu den verkehrsreichsten Orten.»¹⁰

Es ist bezeichnend, dass derselbe Autor bei der Beschreibung einzelner Orte Industrie, Gewerbe und die soziale Wirklichkeit – mit Ausnahme des Zeppelinwerkes in Friedrichshafen – übersieht, eine selektive Sichtweise, die sich auch bei anderen Reiseführern wiederfindet.¹¹

Dagegen widmen alle Führer dieser Zeit neben geographischen Gegebenheiten dem historischen Rückblick breiten Raum, insbesondere das Mittelalter steht hoch im Kurs. Bei der Beschreibung einzelner Städte von Bregenz bis Schaffhausen bildet sich noch im 19. Jahrhundert ein verbindlicher Kanon der Sehenswürdigkeiten heraus: mittelalterliche Kirchen, Stadtmauern und -tore sowie Burgen und Schlösser, kurz alle hervorgehobenen Bauwerke, die Erinnerungen an eine glorifizierte Vergangenheit wachrufen, werden zu Sehenswürdigkeiten erklärt, wobei mit dieser Normierung die «Verschönerung», d. h. die tourismusgerechte Präsentation und letztlich die Vermarktung der Geschichtsdenkmäler durch die Bewohner Hand in Hand gehen.

Auch alle anderen Entwicklungen des Tourismus im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert lassen sich anhand der auf den geographischen Referenzbereich bezogenen Reiseführer dokumentieren:

– die Demokratisierung des Reisens, d. h. Reise-möglichkeiten für neue soziale Schichten, die Differenzierung des Zielpublikums;



Einer der ersten Versuche einer Beschreibung des Bodensees für Reisende stammt vom St. Galler Georg Leonhard Hartmann und datiert auf das Jahr 1795 (2. Auflage 1808).



Titel des vielgefragten Reiseführers von Gsell-Fels aus dem Jahre 1912.



Titel des Bodensee-Reiseführers von Albrecht Ritz aus dem Jahre 1902.

– die Revolutionierung der Verkehrsmittel, die Veränderung von Reiserouten entsprechend der neuen Schiffs- und Eisenbahnlinien sowie das Aufkommen des Automobilismus mit seinen weitreichenden Folgen;

– die Genese der touristischen Infrastruktur, die steigenden Ansprüche an Komfort, Unterhaltung und Kureinrichtungen;

– das wachsende Interesse an sportlicher Betätigung wie Schwimmen, Tennis, Segeln oder Motorbootsport.

Carl W. Schnars hielt es in seinem 1859 erschienenen Reiseführer für notwendig, bei allen Bodenseestädten die jeweilige «höhere Geselligkeit» des Ortes einer Bewertung zu unterziehen. Über Bregenz wusste er beispielsweise folgendes zu berichten: «Bregenz theilt das Loos aller übrigen Bodenseestädte und lässt, was die höhere Geselligkeit betrifft, sehr vieles zu wünschen übrig, dennoch herrscht allgemein ein gemüthlicher und herzlicher Ton, zu welchem die zahlreichen Beamten und die hier garnisirenden Offiziere eines Bataillons des Kaiserjägerregiments redlich das ihrige beitragen. An Bällen, Concerten, in welchen die treffliche Bataillonsmusik sich regelmässig vernehmen lässt, ist im Winter kein Mangel ... An reichen Persönlichkeiten, an einheimischen und fremden Familien, welche «ein Haus machen», fehlt es bis zur Stunde, doch wird die Anmuth der Gegend, sowie die Steigerung aller Verkehrsmittel mit der Zeit manche Wünsche realisieren.»¹²

Solche Hinweise zielten selbstredend auf das reisende Publikum aus dem gehobenen Bürgertum. Im übrigen gehört die Imitation gehobener Schichten durch die jeweils nachrangigen zum touristischen Grundverhalten. So wirkte in Orten, die das Glück hatten, vom regierenden Herrscherhaus zur Sommerresidenz erkoren zu werden, wie Lindau, Friedrichshafen und die Insel Mainau, der Abglanz fürstlicher Hoheiten als beachtlicher fremdenverkehrsfördernder Faktor. Mit Zufriedenheit konnte J. Bumiller in seinem 1876 in Lindau erschienenen Reiseführer «Der Bodensee und seine Umgebungen» bei der Sommerresidenz des württembergischen Königs erwähnten Stadt Friedrichshafen konstatieren: «König Wilhelm weilte manchen Sommermonat im Schlosse am See und König Karl bringt mit Königin Olga einen beträchtlichen Teil der schönen Jahreszeit hier zu. Die Anwesenheit der Majestäten wirkt durchaus nicht beengend, sondern zieht vielmehr manchen Fremden und natürlich viele Württemberger an.»

Der See blieb kein Reservat des gehobenen Bürgertums, er wurde Zielpunkt des beginnenden

Massentourismus. Um die Jahrhundertwende wusste ein zuverlässiger Führer über den Bodensee zu berichten: «Er ist ein beliebtes Ziel für die Reisenden geworden. Der herrliche Spiegel des grossen Sees, die Lieblichkeit seiner Ufer, das durch die Wassermasse und den Schutz der Alpen so angenehm ausgeglichene Klima und die Bequemlichkeit, die der Fremde allorts am See antrifft – sie üben ihre Anziehungskraft auf immer weitere Kreise aus.»¹³

Zehn Jahre später beförderten die Dampfschiffe jährlich eine Schar von 400 000 Personen.¹⁴ Und nochmals zehn Jahre später erreichten organisierte Reisegruppen in grosser Zahl die Ufer des Sees: «In Stuttgart hat sich neuerdings ein Verein gebildet, der während des Sommers allmonatlich Fahrten mit billigen Sonderzügen nach Friedrichshafen veranstaltet.»¹⁵

Die Veränderung der Verkehrsmittel, die eine Verkürzung der Reisezeiten bei deutlicher Reduzierung der Fahrpreise brachte, spiegelt sich in allen Reiseführern wider. Während in den Reisehandbüchern um 1850 die Kurse der Postkutschen mit Angabe der Entfernungen in Poststunden, der Abgangszeit und Fahrtdauer (z.B. Chur–Bregenz 13 Stunden; Schaffhausen–Konstanz 4 Stunden 30 Minuten)¹⁶ ausführlich beschrieben werden und die Angaben zu den neueren Eisenbahnlinien dahinter zurückstehen, rücken in späteren Ausgaben die Informationen zu den Eisenbahnlinien, Postomnibussen, elektrischen Trams (St. Gallen, Schaffhausen) und Dampfschiffkursen in den Vordergrund.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts taucht dann der mutige Automobilpionier auf, der von Hoteliers mit Hinweisen wie «Automobilgarage und Stallungen» oder «Autoremise am Haus» umworben wird.

In den Städten bieten in jener Zeit Pferdekutschen und Kraftfahreroschken zunächst noch nebeneinander ihre Dienste an,¹⁷ wobei der Gewinner in diesem Wettbewerb von vornherein feststand, denn technischer Fortschritt und aufkom-

mender Massentourismus bedingten und förderten sich gegenseitig.

Überhaupt scheinen Gastwirte und Hoteliers Pioniere des technischen Fortschritts gewesen zu sein. Hinweise auf technische Neuerungen, wie «elektrisches Licht im ganzen Hause, Telephon, Fahrstuhl, Zentralheizung» oder «alle Zimmer mit Warm- und Kaltwasser-Zuführung» in den Werbeanzeigen der Reiseführer aus der Zeit nach der Jahrhundertwende machen deutlich, dass im Fremdenverkehrsgewerbe technische Innovationen zu einer Zeit übernommen wurden, als dies weder eine Selbstverständlichkeit noch Standard war.

Doch nicht nur Ausstattung und Komfort der Unterkünfte, auch die Bedürfnisse und Reismotive wandeln sich. Zwar werden in den meisten Reiseführern des beginnenden 20. Jahrhunderts die Reisenden immer noch mit Vorliebe auf markante Aussichtspunkte geführt, in den Städten dem festliegenden Kanon der Sehenswürdigkeiten entlang geleitet und mit reichlich geschichtlichem Wissen im Handbuchformat belehrt, doch die Angaben zu sportlichen Betätigungen nehmen sichtbar zu: anspruchsvolle Wanderrouten, Seebäder – Bregenz und Friedrichshafen waren die ersten Städte, die zu Beginn unseres Jahrhunderts die Geschlechtertrennung beim Baden aufhoben und Seebadeanstalten für Herren und Damen einrichteten – Lawn Tennisplätze und die Vermietung von Segel- und Ruderbooten gehörten zum sportlichen Angebot der führenden Fremdenverkehrsorte am See.

Abschliessend sei auf ein ebenso selbstverständliches wie amüsantes Phänomen der Reiseführer hingewiesen: Durch Auswahl und mehr noch durch Wertungen verraten Reiseführer oft mehr über die Persönlichkeit des Autors als über die beschriebenen touristischen Highlights. So erfährt der Leser in dem von Karl Th. Zingeler verfassten Bodenseeführer im Abschnitt «Konstanz» mehr über die religiöse und nationale Einstellung des Verfassers als über den böhmischen Reformator Jan Hus: «In einer zum Wohle der Stadt nun dahingeschwundenen Periode hat man daselbst einen Hus-Kultus getrieben, der sich mit dem Charakter einer katholischen, deutschen Stadt nicht recht vereinigen lässt ... Es gibt genug billig denkende Protestanten, die sich den fanatischen Hus, der die Deutschen auf das grimmigste hasste, soweit als möglich vom Leibe halten.»¹⁸

Nur ein Schmunzeln entlockt den heutigen Leserinnen und Lesern selbiger Autor, wenn er, nachdem er in Rheineck erstmals Schweizer Boden betreten hat, sogleich sein kundiges Urteil über den Schweizer Dialekt zum besten gibt: «Und endlich tönt auch die unausstehliche Sprache, mit der der Schweizer in diesen Gegenden gewissermassen gross thut, an unser Ohr. Es kann

Friedrichshafen

Sommerresidenz des württembergischen Herrscherhauses

Beliebter Kur- und Ausflugsort in schöner Lage. Schöne Parkanlagen und Alleen, welche letztere bis zu den Wäldern führen. Hübsch angelegte, schattige Ruheplätze im Stadt-Garten, an der Uferstrasse und auf der Promenade zum Hafen. Prachtvoller Schlossgarten, ebenso wie das Schloß den Fremden geöffnet. Vortrefflich eingerichtete See-Bäder, Heil- und Badeanstalt von Sanitätsrat Dr. Hüfner. – Schöne Ausflüge nach allen Bodensee- und Gebirgsorten. 50 malige Dampfschiffverbindung nach allen Richtungen. Ausgangspunkt der Königlich Württembergischen Hauptbahn und der Bahnen Friedrichshafen–Radolfzell–Singen und Friedrichshafen–Lindau–Bregenz–Innsbruck. Sitz der Luftschiffbau-Gesellschaft „Zeppelin“ mit grossen baulichen Anlagen am Riedlepark. Reimsdrahnenstation zur Erforschung der Windverhältnisse. Für Unterkunft der Fremden ist in den nahestehenden Hotels bestens und jeder Anforderung entsprechend gesorgt.

Kurgartenhotel, Deutsches Haus, Hotel Müller, Sonne, Lamm, Buchhorner Hof, 3 Könige, Hirsch, Seehof, Traube, Grüner Baum, Rad, Stern.

Werbeanzeige aus: Theodor Gsell-Fels, Der Bodensee, München 1912.



Eisenbahn-Streckenkarte aus: Der Bodensee und seine Umgebung mit der Arlberg-Bahn (Darmstadt 1899). Die verkehrstechnischen Umwälzungen der Zeit liessen Raum für Irrtümer und zwangen zur Korrektur. Zum Beispiel mit einem nachträglich eingeklebten Korrekturzettel zum Verlauf der Bahnstrecke Uhlhingen–Friedrichshafen:

«Die Tracé der im Bau befindlichen Strecke der Bodensee-Gürtelbahn zwischen Uhlhingen und Friedrichshafen ist dahin abgeändert worden, dass sie statt über Meersburg–Immenstaad über Mühlhofen und Markdorf läuft.»
Archiv Werner Trapp.

kaum etwas Unharmonischeres geben als diese harten Gutturallaute, und wenn ein hübsches Schweizermädel in diesem unharmonischen harten Tönen spricht, dann möchte man sich die Ohren verschliessen.»¹⁹

Wenn wir zu guter Letzt den Reiseführer «Bilder vom Untersee» zur Hand nehmen, bleibt nur noch Erstaunen darüber, zu welchen Gedanken-sprünge der Schweizer Autor Friedrich Schult-

hess in Konstanz angeregt wurde. Sein Reiseziel ist die «unvergleichlich schön gelegene Terrasse des Insel-Hotels, von welcher aus wir uns bis zur Rückfahrt nach Mammern an dem Anblicke der imposanten Wassermasse des Bodensees, in weiter Ferne umsäumt vom schneebedeckten Säntisgebirge, den Bündner, Vorarlberger und Bayerischen Alpen, erlaben.» Hier überwältigt ihn die naheliegende Sorge: «Besorgnis erregend ist auf alle Fälle die stetig anschwellende Zahl der mit der bestehenden Ordnung Unzufriedenen und ihre wachsende Vertretung in den Kreisen der Abgeordneten des Volkes, die systematische Aufreizung der arbeitenden Klasse durch Agitatoren und die wiederkehrenden Bluttaten der Anarchisten, dieses Abschaumes der Menschheit.» Um dann im nächsten Satz seinen lyrischen Gedanken wieder freien Lauf zu lassen: «Doch zurück zu unserm Ruheplätzchen auf der Insel, umspült von den plätschernden Wellen des herrlichen Sees. Hast du Zeit, bis es Nacht wird, zu verweilen, und wird dir eine mondheile Nacht zu teil, so entrollt sich vor deinem Auge ein geradezu feenhaftes Bild, an das du stets gern zurückdenken wirst.»²⁰

ANMERKUNGEN

- 1 Den Begriff «Schenswürdigkeit» führte erstmals 1836 der Engländer John MURRAY in seinem ersten «Handbook for Travellers on the continent» ein. Karl Baedeker übernahm 1844 in seinen Reiseführern von John Murray das System der Klassifizierung, verpasste je nach «Wichtigkeit» Kathedralen wie Wasserfällen ein, zwei oder drei Sternchen und perfektionierte somit die Stilisierung und Standardisierung landschaftlicher Schönheiten und Kulturdenkmäler zu «Schenswürdigkeiten». Der Besuch der sights wurde somit zur «Pflicht» für den bildungsbefähigten Touristen.
- 2 Einen Überblick über die Anfänge der Reiseführer gibt Heinrich KROHN: Welche Lust gewährt das Reisen! Mit Kutsche, Schiff und Eisenbahn. München 1985, S. 314–340.
- 3 Bis 1900 erschienen im Baedeker-Verlag 76 Reiseführer in 654 Auflagen, zum Teil auch in englischer und französischer Sprache. Für einen Reiseführer musste der Käufer damals etwa 6 Goldmark bezahlen, eine verhältnismässig hohe Summe.
- 4 Nach Heinrich KROHN, a. a. O., S. 330.
- 5 Kurt HAACK: Baedekers Ahnen. Aus der Geschichte des deutschen Reisehandbuchs. In: Fremdenblatt. Vom Bodensee und Rhein. 2. Jg., Nr. 30 (1910), S. 2. Kennzeichnend für die Hochschätzung und das Vertrauen, welche Baedeker entgegengebracht wurden, ist das überschwengliche Lob des Verfassers, der Baedeker als das Universalgenie der Reiseliteratur preist und ihm bestätigt, der rechte Reiseführer unseres Volkes geworden zu sein, «das stets eine Sehnsucht nach fremden Ländern gehabt und im Reisen eines der besten Bildungsmittel, einen der edelsten Genüsse erkannt hat». Kurt Haack, a. a. O., S. 4.
- 6 Will VORDERWISCH: Theobald Griebens. In: Neue deutsche Biographie, Bd. 7, Berlin 1966, S. 56f.
- 7 Die Schweiz. 19. Aufl. Leipzig, Wien 1906 (Meyers Reisebücher), S. VI.
- 8 Hans Magnus ENZENSBERGER: Eine Theorie des Tourismus. In: Ders.: Einzelheiten I. Bewusstseins-Industrie. Frankfurt/M. 1964, S. 196.
Im übrigen wurden in den Reiseführern selten die Motive und die gesellschaftliche Funktion des Reisens hinterfragt. Solche Fragen unterlagen damals wie heute in hohem Masse einem Verklärungsprozess, der als abgeschlossen vorausgesetzt wird, wenn der Leser zum Reiseführer greift. So wurden in den frühen Reiseführern das beim Lesen vorausgesetzte Vorverständnis und gängige Vorurteile nicht in Frage gestellt, sondern vielmehr bestätigt.
- 9 Der erste dem Bodensee gewidmete Band innerhalb Griebens Reiseführer kam 1920 heraus: Der Bodensee mit Vorarlberg und Rheinfahrt Konstanz–Schaffhausen. Bearb. von Gustav Ströhmfeld.
- 10 Theodor GSELL-FELS: Der Bodensee. 6. vollständig rev. Aufl. München 1912. (Bruckmanns illustrierte Reiseführer, Nr. 35/36), S. 16.
Vom technischen Fortschritt überzeugt, vermerkt Karl Theodor ZINGELER in seinem um 1878 in Würzburg erschienenen Werk «Rund um den

Bodensee» (Woerl's Reisebibliothek) beim Blick auf den Konstanzer Hafen: «Im Hafen laufen täglich etwa 30 Dampfschiffe aus und ein. An ihren Masten wehen die Flaggen sämtlicher Staaten, die an den Bodensee grenzen, mit alleiniger Ausnahme von Österreich, das bis jetzt noch kein Dampfboot auf dem See fahren hat, gerade kein gutes industrielles Zeichen.»

- Verhaltene Kritik am Massentourismus kommt erst später, so etwa in dem 1925 von Carl A. KELLERMANN herausgegebenen Reiseführer «Vom Hohentwiel zum Bodensee», wo mit folgenden Worten auf die als «Bodenseeprinzesschen» gepriesene Insel Reichenau hingewiesen wird: «Auf der Strecke Singen–Konstanz sagt dem Bodenseetouristen kein Schaffner, dass die Station Allensbach der Ausgangspunkt zu diesem einzigartigen Inselgärtlein ist. Und auch keine Tafel an der Station selbst gibt dem Bodenseebesucher auch nur den geringsten Wink, wie man zu ihm gelangen könne. Warum wohl? Das Inselreich will nicht für Massenbetrieb eingerichtet sein. Nur kunstempfängliche und kunstfreudige Menschen sollen das Gottesgärtlein kunstverstehend segnen.»
- 11 Bemerkenswert scheint, mit welcher naiver Fortschrittsgläubigkeit und sozialer Blindheit das Aufkommen der Industrie in Konstanz in einem frühen Bodensee-Reiseführer des beginnenden 19. Jahrhunderts begrüsst wurde: «Zahlreiche Fabriken, worunter die Makairsche, dann jene der Gebrüder Herozé, Sulzbergers und Brauchlis bemerkenswerth sind, beschäftigen jetzt schon eine Menge von Händen; selbst Kinder von sechs bis zehn Jahren verdienen hier schon ihren Taglohn, und bringen fröhlich am Samstage ihren verarmten Eltern das die Woche durch Erworbene nach Hause», aus: Wanderungen am Bodensee. Konstanz 1822, S. 20.
 - 12 Carl W. SCHNARS: Der Bodensee und seine Umgebungen. In drei Abtheilungen. Nach eigener Anschauung und den besten Hülfquellen. 2. verm. Aufl. Stuttgart, Augsburg 1859, S. 23.
 - 13 Albrecht RITZ: Der Bodensee und seine Ufer. Ein zuverlässiger Führer für Fremde und Einheimische. 3. Aufl. Cannstatt 1902, S. 3.
 - 14 Theodor GSELL-FELS, a. a. O., S. 17.
 - 15 Gustav STRÖHMELD: Der Bodensee mit Vorarlberg und Rheinfahrt Konstanz–Schaffhausen. 3. Aufl. Berlin 1924 (Griebens Reiseführer, Bd. 184), S. 13f.
 - 16 Georg VON ESCHER: Neuestes Handbuch für Reisende in die Schweiz und die angrenzenden Thäler von Österreich und Sardinien. Zürich 1851, S. 25–42.
 - 17 Zum Beispiel in Konstanz um 1912: «Droschken: Bahnhof, Markstrasse, Obermarkt, Rheinbrücke; Einspanner eine und zwei Personen ¼ Stunde 60 Pf., drei oder vier Personen Zweispänner Mk 1.20... Autodroschken: Preise nach Übereinkunft.» Aus: Theodor GSELL-FELS, a. a. O., S. 83.
 - 18 Karl Th. ZINGELER: a. a. O., S. 38f.
 - 19 Ebda., S. 180f.
 - 20 Friedrich SCHULTHESS: Bilder vom Untersee. Aus eigener Anschauung und mit Benützung ortsgeschichtlicher Literatur. 2. durchges. u. erg. Aufl. Zürich 1904, S. 125, 128.