

Historischer Geschichtspfad

Der Hafbahnhof (Tafel 1.16), seit 1996 Zeppelin Museum, fällt durch eine breite, nach Formideen des Bauhauses klar gegliederte Front bei der Hafeneinfahrt ins Auge. Er wurde in den Jahren 1931-1933 nach Plänen des Architekten Karl Hagenmayer von der Bahndirektion Stuttgart geschaffen. Zwei Vorläufer standen westlich vom heutigen Zeppelin Museum. 1849 war ein Bahngleis vom Stadtbahnhof zum Hafen gelegt worden. Bei den Luftangriffen 1944 stark beschädigt, wurde der Hafbahnhof in seiner alten Form wieder aufgebaut.

Wir gehen in westlicher Richtung am Ufer entlang, wo nach etwa 100 m ein restaurierter Kran von ca. 1860 an die Vergangenheit Friedrichshafens als Warenumsschlagplatz erinnert (**vgl. Tafel 1.14 Hafen**). Bis ins frühe 20. Jahrhundert war der Transport auf dem Wasser leichter und billiger als der Transport auf dem Landweg; dies war auch der Grund für die Anlage der Marktsiedlung Buchhorn um 1200, aus der sich rasch eine Stadt entwickelte. Aufgrund eines Salzvertrags von 1755, geschlossen zwischen dem Kurfürsten von Bayern, dreizehn Kantonen der Schweiz und der damaligen Stadt Buchhorn, entstand 1759/60 ein **Salzstadel (Tafel 1.15)** als großes Warenmagazin mit der imposanten Länge von 95 m. Bis zu seiner Zerstörung 1944 gab das Bauwerk dem Stadtbild ein besonderes Gepräge. 1964 und 1972 erfolgte der Abbruch der Reste für den Neubau der Kreissparkasse.

Wir gehen weiter Richtung Westen bis zur Salzgasse. Dort befand sich das sog. **Gredhaus (Tafel 1.13)**, das städtische alte Lagerhaus. Wir gehen durch die Salzgasse und stoßen auf das Hotel Goldenes Rad, das als eines der ältesten Gasthäuser der freien Reichsstadt Buchhorn gilt und von 1812 bis 1853 auch als Thurn und Taxis'sche Poststation fungierte. Auf der Karlstraße weiter gehend nach Westen erreichen wir die weite Öffnung des heutigen Adenauerplatzes. Von hier aus fällt der Blick auf die Nikolauskirche und das Rathaus. Mitten auf dem Platz stand früher das Kornhaus, 1828 umgenutzt zum Rathaus, 1906/07 durch die Architekten Eisenlohr und Weigle mit aufwendig gestalteter Südfront an gleicher Stelle erneuert (Tafel 1.1). 1944 wurde dieses Gebäude zerstört. Schon seit 1940 war ein großzügiger Neubau nordöstlich der Kirche geplant. Dort entstand 1954-1956 das neue **Rathaus (Tafel 1.2)** nach Plänen der Architekten Tiedje und Kresse.

Vom neuen Rathaus gehen wir am **Schwanenbrunnen (Tafel 1.5)** vorbei Richtung Westen zur Schanzstraße, die ihren Namen von den schwedischen Schanzen des Jahres 1634 erhielt.

Hier wenden wir uns wieder Richtung See und sehen linker Hand das Hauptportal der **Nikolauskirche (Tafel 1.3)**. Sie wurde erstmals im Jahre 1325 als Kapelle erwähnt. Der heutige gotische Chor mit Turm entstand in den Jahren 1437-1494; das Langhaus hat erst 1745 seine heutige Gestalt erhalten. Innen wiederholt dem Zeitgeschmack angepasst, wurde die Kirche 1944 zerstört, aber schon 1946-1949 wiederhergestellt. Die jetzige Innenraumgestaltung datiert aus dem Jahr 1987.

Der Schanzstraße zum See hin weiter folgend, kommen wir am Standort des ehemaligen Kreuzlinger Klosterhofs vorbei, der zuletzt von 1912 bis 1944 Sitz des Bodenseemuseums gewesen ist. An der Einmündung der Karlstraße stand bis 1812 das Untertor, unmittelbar daneben das durch eine Bauinschrift von 1587 datierte, bis heute erhaltene Alte **Pfarrhaus (Tafel 1.11)**. Ein Rest der früheren **Stadtmauer (Tafel 1.10)** schließt sich unmittelbar an, sie grenzt an eine Neubebauung am Platz des früheren **Spitals (Tafel 1.12)**.

Hier verlassen wir die Altstadt, bleiben aber am See auf Höhe des Gondelhafens. Rechter Hand liegt die Häuserzeile der Karlstraße; hier beginnt die unter dem württembergischen König Friedrich I. seit 1812 begonnene Bebauung der Neustadt. Ihr Ausgangspunkt ist 1998/99 neu gestaltet worden und im neuen Antoniusplatz aufgegangen. Dieser Name erinnert an die vom Kloster Sießen 1898 im Haus Karlstraße 19/21 eröffnete Mädchenschule St. Antonius. 1944 zerstört, wurde sie 1950 in Verbindung mit einem Altenheim neu eröffnet; an dessen Stelle ist nun ein Sozialzentrum getreten. Etwas oberhalb ist eines der letzten Siedlerhäuser von 1812 in der ehemaligen Alten Apotheke, Karlstr. 15, erhalten.

Die **Uferpromenade (Tafel 3.13)** wurde 1912 durch Aufschüttung geschaffen; der Gondelhafen ist gleichzeitig entstanden. Wir gehen der Uferstraße entlang nach Westen. Am Beginn der Grünanlagen stoßen wir auf den **Gustav-Schwab-Gedenkstein (Tafel 3.17)**. Er wurde zur Würdigung des 1792-1850 lebenden Schriftstellers 1895 aufgestellt; Bildhauer war der Friedrichshafener Bruno Diamant. Gustav Schwabs Balladen und Lieder, die vielfach einen landschaftlichen Bezug zum süddeutschen Raum haben, waren weit verbreitet, und der Beginn der Reiseführerliteratur zum Bodensee liegt bei Schwabs detaillierter Beschreibung von 1827 - ein erster Meilenstein also bei der touristischen Erschließung des Bodenseeuferes. Im Hintergrund erblicken wir das 1930 von Erwin Dauner (Ludwigsburg) geschaffene **Kriegerdenkmal (Tafel 3.18)**.

Weiter westlich schließt sich das Gelände der ehemaligen **Villa Bühler-Scupin an (Tafel 3.14)**, in den letzten Jahrzehnten vor der Zerstörung 1944 ein kultureller Mittelpunkt der Stadt. Der 1864 gepflanzte, 36 m hohe Mammutbaum gehörte zur Parkanlage der Villa. Das westlich angrenzende Gelände diente der Stadt Buchhorn von 1629 bis 1812 als Friedhof und wurde 1910 als Stadtgarten neu gestaltet; dieser bildete den Ausgangspunkt für die heutigen Uferanlagen. Ein "Blickfang" in diesem Abschnitt ist das **Kaiser-Wilhelm-Denkmal (Tafel 3.16)**, 1889 aufgestellt und Kaiser Wilhelm I. (1797-1888) gewidmet, der öfters seine Tochter, die Großherzogin von Baden, auf der Insel Mainau besuchte. Den nördlichen Abschluss der Parkanlagen bildet der bis in die 1970er Jahre genutzte Konzertpavillon. Der Monopteros (griechischer Tempel ohne Innenzelle) wurde 1910 erbaut und weist einen länglich oktogonalen Grundriss auf; außergewöhnlich ist auch die Ornamentierung der acht Säulen.

Parallel zur Uferstraße, oberhalb der Parkanlagen, verläuft die Friedrichstraße, von König Friedrich von Württemberg bei der Gründung von Friedrichshafen programmatisch als Verbindung zwischen Buchhorn und Hofen angelegt. Auf Höhe des Stadtbahnhofs verweist das 1985 errichtete monumentale Zeppelindenkmal auf die überragende Bedeutung des Grafen Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) für die Stadt und Region Friedrichshafen. An der Ostseite des Bahnhofplatzes fällt das in 1992-1995 mit waggonförmigem Dach errichtete "Seehotel" ins Auge. An gleicher Stelle stand bis 1944 das **Hotel Deutsches Haus (Tafel 3.2)**, lange Zeit das beste Hotel der Stadt und von 1898-1910 ständiges Quartier des Grafen Zeppelin. Im Nachfolgebau "Seehotel" ist die Tourist-Information untergebracht.

Weiter der Uferstraße folgend kommen wir am 1912 eingerichteten Yachthafen vorbei und stoßen nun auf den ehemaligen Kurgarten, heute das Gelände des 1985 in Betrieb genommenen Graf-Zeppelin-Hauses. Auf diesem Grundstück stand ursprünglich das städtische Kurhaus (1872-1909) und danach das zum Zeppelinkonzern gehörende **Kurgartenhotel (1910-1971, Tafel 3.12)**. Weiter nördlich befindet sich der **Karl-Olga-Brunnen von 1886 (Tafel 3.11)**. Hier wenden wir uns zur Olgastraße; auf der

gegenüberliegenden Seite steht die ehemalige Villa Riß, heute Schulmuseum Friedrichshafen.

Wir gehen die Olgastraße zum Schlosshafen hinunter. In ihrem letzten Abschnitt beginnt die jahrhundertalte Bebauung des Ortes Hofen. Es handelte sich dabei um frühere beim Kloster gelegene Gewerbebetriebe. Auf der nördlichen Straßenseite macht ein kleines Gebäude mit filigranen Holzverkleidungen auf sich aufmerksam; es ist das 1856 errichtete und bis 1933 dienstlich genutzte württembergische **Zollhaus (Tafel 2.5)**. Hier wurde der Warenumsschlag am Schlosshafen Richtung Schweiz abgewickelt. Der Hafen befand sich hinter dem Durchgang des zum Schlosspark gehörenden Promenadestegs von 1872; bei Niedrigwasser sind vor der Spitze der alten Hafemole die Pfähle des erst nach 1934 abgegangenen Landungsstegs zu erkennen.

Vom Promenadesteg folgen wir der alten Umfassungsmauer nach Norden bis zur Ecke Wera-/Klosterstraße. Dort lag rechter Hand die Klostermühle; der Mühlweiher ist im 19. Jahrhundert aufgefüllt worden, nachdem das geräumige Anwesen von Mitgliedern des Königshauses zum Wohnsitz umgestaltet war. Mammutbäume auf dem Grundstück erinnern noch an die zeitweise enge Verbindung dieses Hauses mit dem benachbarten Schloss.

Wir gehen nun die Klosterstraße nach Westen, wieder an der ehemaligen Klostermauer entlang. Der Bau des 1089 erstmals bezeugten **Benediktinerinnenklosters Hofen (Tafel 2.1)** geht auf eine Gründung von Gräfin Bertha, der Gemahlin des Buchhorner Grafen Otto I. zurück. 1420 aufgehoben, wurde das Kloster - diesmal als Priorat für Mönche der Reichsabtei Weingarten - von 1695 bis 1702 wieder errichtet. Die Säkularisierung 1803 machte aus dem Kloster ein staatliches **Schloss (Tafel 2.3)**, das König Wilhelm I. von Württemberg 1824-1828 zur Sommerresidenz seines Hauses umgestalten und 1837 dem Privatbesitz des Königshauses eingliedern ließ. Die **Schlosskirche (Tafel 2.2)** ist bis heute im Staatsbesitz verblieben. Die markante Barockanlage im Vorarlberger Stil wurde nach den Plänen von Christian Thumb aus Bezau gebaut. Die reiche Stukkierung der Kirche schuf Johann Schmuzer aus Wessobrunn mit seinen Söhnen. Mit der Säkularisierung 1803 wurde sie zur Schlosskirche und 1812 der neu gegründeten evangelischen Kirchengemeinde übergeben. 1944 schwer beschädigt, wurde sie bis 1951 wieder aufgebaut.

Vom Schlossportal aus folgen wir der Schloßstraße nach Norden bis zur **Schlossbergbrücke (Tafel 2.21)**, die beim Bau der Bodenseegürtelbahn 1901 entstanden ist, und biegen dann nach Osten in die Schmidstraße ein, einem Villengelände Friedrichshafens um 1900. Hervorzuheben ist die 1915 errichtete ehemalige **Villa Winz (Tafel 2.22)**. Geschichtspfad Nach der Einmündung der Schmid- in die Werastraße überqueren wir letztere am sichersten durch die Fußgängerunterführung. Hier erreichen wir wieder die alte Bebauung von Hofen. In der topographisch dominanten Ecke Wera-/Zeppelinstraße stand jahrhundertlang das stattliche Klostergasthaus "zum Löwen", ab 1894 Lehrerinnenheim des Württembergischen Lehrerinnenvereins und zuletzt unter dem Namen "Hallbergerhaus" Kindererholungsheim der Stadt Stuttgart. Im westlich angrenzenden ehemaligen Nebengebäude des Gasthofs war 1837-1855 das kgl. Hofdomänenamt untergebracht; danach diente es als Villa Taubenheim, später als Villa Hayn gehobenen Wohnzwecken. Ans Kloster Sießen verkauft, nahm die Villa ab 1917 ein mit der Schule St. Antonius zusammenhängendes Mädchenpensionat St. Elisabeth auf. Nach 1945 konnte das Kloster Sießen beide Ruinengrundstücke zusammenfassen und hier die 1965 eingeweihte, später erweiterte Mädchenrealschule St. Elisabeth errichten.

Rechts kommen wir an der von Daniel Wicker 1989 geschaffenen Jubiläumsstele 900 Jahre Hofen vorbei. Der weitere Verlauf der Werastraße bis zum **Lindenbrunnen (Tafel 2.12)** markiert die frühere Lage der Höfe und Handwerksbetriebe des Dorfes Hofen. Wir biegen jedoch nach dem Passieren der Jubiläumsstele rechts ab in den Alten Friedhofsweg. Nach 200 Metern stoßen wir auf den 1634 angelegten Alten **Friedhof von Hofen (Tafel 2.11)**. Ab 1812 war dies der Friedhof für die Gesamtstadt Friedrichshafen; 1956 fand hier die letzte Bestattung statt. Kunsthistorisch bemerkenswert ist die Friedhofskapelle St. Johannes von Nepomuk, erbaut 1851.

Der Weg führt nun zurück zum Südportal und dann parallel zur Bahnlinie Richtung Stadtbahnhof. Wir überqueren die Bahngleise und biegen nach links in die Schillerstraße ein. Rechts steht seit 1856 das **Königin-Paulinen-Stift (Tafel 3.10)**, ursprünglich evangelische Mädchenschule, heute Altenpflegeheim. Nördlich der Gleise sehen wir die Reste der ehemals ausgedehnten Anlagen der Eisenbahnwerkstätten Friedrichshafen, die von 1848 bis 1974 bestanden und das ganze Areal zwischen den Bahngleisen und der Eugenstraße ausfüllten. Dieses Ausbesserungswerk war zeitweise der größte Arbeitgeber in der Stadt.

Wir nähern uns nun dem Endpunkt unseres historischen Stadtrundgangs, dem **Stadtbahnhof (Tafel 3.3)**. Bereits am 8.11.1847 wurde die Eisenbahnlinie zwischen Friedrichshafen und Ravensburg eingeweiht. Erst 1899 erfolgte die Inbetriebnahme der Strecke Friedrichshafen - Lindau; mit der 1901 eröffneten Strecke Friedrichshafen - Überlingen war die letzte Lücke in der Bodenseegürtelbahn geschlossen. Das Bahnhofsgebäude von 1847 ist das älteste am Bodensee; erweitert um die 1899/1901 angefügten Seitenflügel ist es heute noch erhalten.

Die bisher aufgestellten und veröffentlichten Texte des "Friedrichshafener Geschichtspfads" sowie des "Historischen Stadtrundgangs" wurden erarbeitet von:

Siegfried Borzutzki, Ingeborg Cleiss, Carmen Dienel, Klara Fessler, Paul J. Fundel, Hildegard Huber, Reiner Klaiber, Wolfgang Krüger, Eva Levec, Gerda Meneghini, Manfred Meneghini, Dieter Messerschmid, Bruno Müller, Philipp Neher, Ellen Reisch, Karl-Hermann Weidemann, Wolfgang Zittrell.

Redaktion:

Ingeborg Cleiss, Carmen Dienel, Dieter Messerschmid, Dr. Hartmut Semmler (Städt. VHS Friedrichshafen), Dr. Georg Wieland (Stadtarchiv Friedrichshafen).