

# Der kurze Traum vom internationalen Flughafen am Bodensee

## Konstanzer Luftverkehr in den 20er und 30er Jahren<sup>1</sup>

VON PATRICK OELZE

*Mit der Fluggeschichte beginnt ein neues Zeitalter der Menschheit: Das Flugzeitalter. [...] Was in früheren Jahren wenigen kühnen Ballonfahrern und Luftschiffern beschieden war, aus Wolkenhöhe auf die Erde herabzublicken, gleichsam mit den Augen des Himmels die Erde zu schauen, das ist zum großen Erlebnis einer ganzen Generation von Menschen geworden. Ein neuer Erlebnisraum, eine neue Blickwelt hat sich dem Menschen aufgetan.*<sup>2</sup> Das von Peter Supf 1935 so emphatisch bekannte gegebene *Flugzeitalter* hatte sich am Bodensee früh angekündigt. Das Luftschiff LZ 4 startete im August 1908 von Friedrichshafen zu einem Rundflug über Süddeutschland, der Graf Zeppelin trotz des unglücklichen Endes in Echterdingen über Nacht zum nationalen Helden machte. Die weit verbreitete Begeisterung über die Zeppeline in Deutschland formte jene zeitgenössische Wahrnehmung der Luftfahrt entscheidend mit, durch die das Flugzeug schon von Zeitgenossen wie Supf zum *Symbol* und der Flieger zum *Typus* der Moderne erhoben wurde.<sup>3</sup> Die Luftfahrt veränderte die Wahrnehmung von Zeit und Raum bzw. gab dieser veränderten Wahrnehmung Ausdruck. Die Gegenwart wurde als beschleunigte und sich weiter beschleunigende Zeit verstanden. Der Blick von oben veränderte, wie das einleitende Zitat verdeutlicht, die Bedeutung von natürlichen Hindernissen und politischen Grenzen. Im Zeitalter der Luftfahrt, notierte der

1 Diese Darstellung fußt zum größten Teil auf direkt ausgewerteten Quellen des Konstanzer Stadtarchivs (StAKN). Das dort liegende Material ist mit ca. 60 Einheiten zur Luftfahrt vor dem Zweiten Weltkrieg relativ umfangreich und konnte nur teilweise verwendet werden. Es besteht im Wesentlichen aus Akten der städtischen Verwaltung. Ein besonderer Dank geht an die Mitarbeiter des Stadtarchivs Konstanz, Norbert Fromm und Michael Kuthe, für Betreuung und Beratung.

Eine größer angelegte Beschäftigung mit dem Thema müsste die Suche nach Quellenmaterial der staatlichen Instanzen, Kommunen und Unternehmen, die mit der Geschichte der Konstanzer Luftfahrt verbunden sind, einbeziehen.

2 SUPF, Peter: Das Buch der deutschen Fluggeschichte – Vorzeit, Wendezeit, Werdezeit, Berlin 1935, S. 9 f.

3 SUPF (wie Anm. 2), S. 7. Vgl. FRITZSCHE, Peter: A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination, Cambridge/Massachusetts, London 1992. Dort vor allem auch Aufschlussreiches über die Bedeutung und Überformung deutscher *Airmindedness* im Nationalsozialismus.

Geograph Alois Robert Böhm 1928, sei die Region oder der Kontinent die grundlegende geographische Einheit geworden.<sup>4</sup>

Diese Aspekte machten einen wesentlichen Teil der großen Attraktivität aus, die die Luftfahrt während der Weimarer Republik in Deutschland gewinnen konnte, nicht zuletzt in Kommunen wie Konstanz, die unter den Nachteilen ihrer Randlage litten. Die Geschichte des nur kurze Zeit währenden Traums vom internationalen Flughafen in Konstanz in den 1920er Jahren ist in den oben eröffneten Kontext einzuordnen. Diese Geschichte verrät Aufschlussreiches über regionale bzw. kommunale Identitäten in Zeiten beschleunigten Wandels und beschleunigter Ausdehnung des geographischen Zusammenhangs.<sup>5</sup>

### Der schwierige Neubeginn nach dem Ersten Weltkrieg

In Konstanz war nicht zuletzt mit Blick auf den wirtschaftlichen Aufschwung, den Friedrichshafen durch die Zeppelinindustrie nahm, bedauert und der Stadtverwaltung angekreidet worden, dass Zeppelin, als *Sohn der Stadt*, keine Wirkungsstätte in Konstanz gefunden hatte. Der später weit über die Grenzen seiner Heimatstadt bekannte Konstanzer Flieger Ernst Schlegel hatte 1910 in Konstanz einige Flugversuche auf einem Eigenbau gestartet.<sup>6</sup> Im Gefolge dieser Experimente gab es in den nächsten Jahren mehrere Anläufe, auch in Konstanz eine Flugzeugfirma anzusiedeln, doch scheiterten diese Pläne nicht zuletzt an der eher halbherzigen Unterstützung durch die Stadtverwaltung.<sup>7</sup>

4 Nach FRITZSCHE (wie Anm. 3), S. 173.

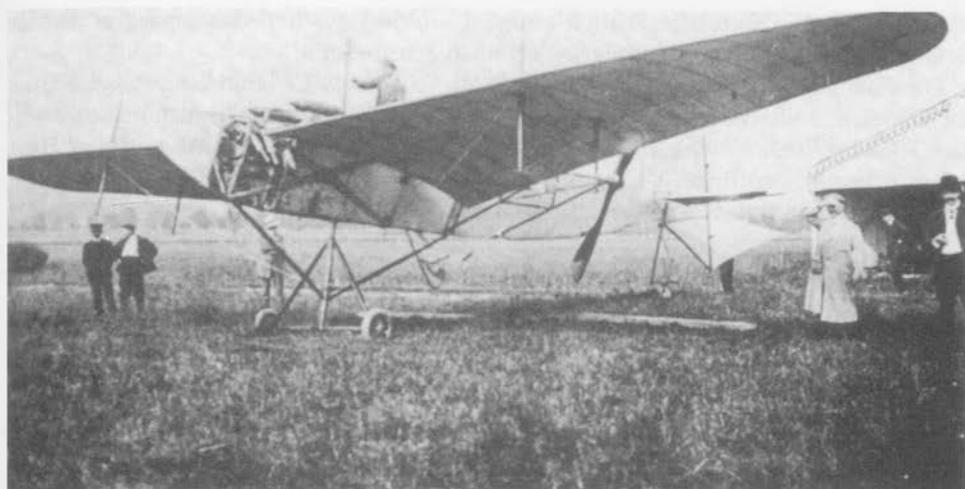
5 Zur Bedeutung der Luftfahrt für die Stadtentwicklung gibt es wenig. JÄGER, Helmut: Verkehr und Stadtentwicklung in der Neuzeit, in: MATZERATH, Horst (Hrsg.): Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, Köln, Weimar, Wien 1996, S. 1–22, hier S. 20 f., gibt lediglich einige wenige kursorische Hinweise auf die Bedeutung des Luftverkehrs für die wirtschaftliche Entwicklung und physische Ausdehnung der Städte mit einem Großflughafen ab Mitte der 50er Jahre.

Die Literatur zur Konstanzer Luftfahrt beschränkt sich auf eine Festschrift der Konstanzer Flughafengesellschaft aus dem Jahr 1980, die einen kurzen chronologischen Abriss bietet. Darüber hinaus gibt es einige allgemeine Abschnitte zur Konstanzer Verkehrspolitik im von Lothar Burchardt, Dieter Schott und Werner Trapp verfassten fünften Band der Konstanzer Stadtgeschichte, die zwar sehr wertvolle Hinweise enthalten, aber das Thema Luftfahrt nur streifen.

6 Zu den ersten Flugexperimenten in Konstanz vgl. ZANG, Gerd: Konstanz in der Großherzoglichen Zeit, Bd. 2: Aufschwung im Kaiserreich, Konstanz 1988, S. 262–268 (mit den dazugehörigen Quellenangaben für das Stadtarchiv Konstanz). Vgl. auch FLUGHAFENGESELLSCHAFT KONSTANZ GmbH (Hrsg.): Konstanz und die Luftfahrt, Konstanz 1980. Einen guten Einblick vermittelt StAKN S II 12368 (»Die Luftschiffahrt – Allgem. und die Veranstaltung von Schauflügen 1908–1928«).

Für eine erste Orientierung über Ernst Schlegel und seine Rolle in der frühen deutschen Flugszene vgl. SUPF (wie Anm. 2), S. 311, 405 f., 419, 433, 449.

7 Vgl. dazu die gesammelten Zeitungsartikel und den diesbezüglichen Briefverkehr in StAKN S II 12368.



Der *Flugapparat* der beiden *Aviatiker* Ernst Schlegel und Bobby Züst auf dem alten Exerzierplatz in Konstanz. Die eigenartige Konstruktion war ein Eindecker mit zwei seitlich hinter den Tragflächen liegenden Druckschrauben. Die Flugversuche im Sommer 1910 durch Schlegel endeten schließlich mit einer Bruchlandung. Foto entnommen der 1980 von der Flughafengesellschaft Konstanz GmbH herausgegebenen Chronik »Konstanz und die Luftfahrt«, S. 14.

Nach dem Ersten Weltkrieg konzentrierten sich die Bemühungen auf den Aufbau eines leistungsfähigen Flughafens. Schon im Mai 1918 hatte wiederum Ernst Schlegel der Stadt Konstanz einen detaillierten Plan zur Einrichtung einer Flugpostlinie Konstanz-Karlsruhe unterbreitet, die nur der organisatorische Kern eines ganz Baden umspannenden Flugnetzes sein sollte.<sup>8</sup>

Im Februar 1919 wurde auf dem alten Exerzierplatz, der schon seit Schlegels ersten Flugversuchen im Jahre 1910 als Start- und Landeplatz für die Konstanz anfliegenden Flugzeuge und Zeppeline genutzt worden war, eine *Fliegerstation Konstanz* unter Schlegels Leitung eingerichtet. Sie diente vor allem der Beförderung von leitenden Beamten der Kommune und des Landes, von Militär und den Direktoren der Firmen, die die Einrichtung der Fliegerstation finanziell unterstützt hatten.<sup>9</sup> Die Fliegerstation lag nordwestlich der Stadt, südlich des Fürstenbergs zwischen der Bahnlinie Konstanz – Radolfzell und der Straße Petershausen – Rei-

<sup>8</sup> StAKN S II 5795 (»Flughafen Konstanz, 1918 – Okt. 1924«). Schlegels Plan hatte konkrete Vorbilder in den 1918 versuchsweise eingerichteten Luftpostlinien der Militärbehörden in Deutschland und an der Ostfront. Vgl. dazu MAAß, Max: Die Unternehmungen im Luftverkehr – ihre Entstehung, Entwicklung sowie ihre Formen, Verbände und Zusammenschlüsse bis zum Jahre 1926 unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, Dissertation an der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Göttingen, Göttingen 1927, S. 9. (Den Hinweis auf das Manuskript und eine Kopie desselben verdanke ich dem Leiter des Firmenarchivs der Deutschen Lufthansa AG in Köln, Werner Bittner.)

<sup>9</sup> StAKN S II 5795.

chenau und erstreckte sich östlich einige 100 Meter weiter stadteinwärts als der heutige Flugplatz bis zum Industriegleis nach Stromeyersdorf.<sup>10</sup>

Die Finanzierung des Flugplatzes schien im August 1919 langfristig gesichert, als die Deutsche Luftreederei (DLR), Berlin, wohl das erste deutsche Luftfahrtunternehmen, das regelmäßige Fluglinien betrieb, die Fliegerstation übernahm und den *Flughafen Konstanz* eröffnete. Vorerst bestand nur eine unregelmäßige Verbindung nach Berlin, doch Konstanz sollte nach den Vorstellungen der DLR ein *internationales Sprungbrett für den Luftverkehr nach der Schweiz, Italien – nach Österreich, Balkan, Türkei – oder nach Elsass-Lothringen, Frankreich, England* werden.<sup>11</sup> Inwieweit diese Pläne ernsthaft verfolgt wurden, sei dahingestellt, schließlich ging es der DLR im oben zitierten Brief auch um die finanzielle Unterstützung der Stadt. Tatsächlich erzwang der Betriebsstoffmangel schon im Oktober 1919 die vorübergehende Schließung des Flugplatzes. Die Verwendung von Benzin für Passagierflüge wurde durch das Badische Bezirksamt in Konstanz untersagt, *gleichgültig woher der verwendete Betriebsstoff stammt, [...] solange der Benzinbedarf für die Dreschmaschinen und Sägereien nicht gedeckt zu werden vermag*.<sup>12</sup>

Generell hatten die Befürworter eines Konstanzer Flugplatzes in den ersten Nachkriegsmonaten einen schweren Stand. Der alte Exerzierplatz diente den Konstanzern offenbar als Gemüsegarten. *Der Flugsport mag eine recht schöne Sache sein, aber Kabis und Kartoffeln wären doch wohl weit wichtiger als Fliegen*, schrieb ein Leser den Konstanzer Nachrichten im August 1919.<sup>13</sup> Konstanzer Fußballvereine protestierten vehement gegen die weitere Ausdehnung und Befestigung des Flugplatzes auf Kosten ihrer Spielplätze auf dem alten Exerzierplatz und hielten sich selten an die Sicherheitsbestimmungen, die u. a. für die Landung oder den Start eines Flugzeugs die Unterbrechung des Spiels vorsahen. Die DLR war mit der beengten Situation alles andere als zufrieden. Im September 1919 konnte einer ihrer Pilot den Zusammenstoß mit zwei auf dem Platz spielenden Kindern nur um den Preis einer Bruchlandung vermeiden. Neben diesen lokalen Schwierigkeiten traten ab Januar 1920 die Bestimmungen des Versailler Vertrags, die den Flugverkehr erheblich einschränkten.

Die schwierigen Bedingungen ließen in den folgenden Jahren kaum eine kontinuierliche Entwicklung des Flugplatzes zu. 1921 und 1922 bot die Bayerische Luft-Lloyd Flüge von München nach Konstanz und zurück an.<sup>14</sup> Ebenfalls in diesen beiden Jahren betrieb der Stuttgarter Ingenieur Paul Strähle seinen Flugpost-

10 Vgl. auch Lageplan in StAKN S II 5795. Exerzierplätze boten sich wegen ihrer Lage und Ausdehnung offenbar als Flugplätze an. So wurde beispielsweise in Karlsruhe der ehemalige Exerzierplatz Mitte der 20er Jahre zum Flugplatz umfunktioniert. Auch dort war das Gelände zuvor von Kleingärtnern und Sportvereinen genutzt worden. Vgl. HECK, Amalie: 200 Jahre Karlsruher Flug- und Luftfahrtgeschichte, Karlsruhe 1998, S. 30.

11 StAKN S II 5795.

12 StAKN S II 12368.

13 StAKN S II 12368. Dort auch das Folgende, wenn nicht anders nachgewiesen.

14 Ein Flug nach München kostete 400,- Mark und dauerte knapp 2 Stunden. Entnommen den Flugplänen des Lloyd-Luftdienstes Bremen für das Jahr 1921, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln.

dienst auf der Strecke Stuttgart – Konstanz, der aber auch zur Personenbeförderung genutzt werden konnte.<sup>15</sup> Beiden Flugdiensten war aber keine dauerhafte Existenz beschieden. Ob die für Juni 1922 angekündigte Einrichtung einer Strecke Konstanz – Zürich – Genf durch die Schweizer Ad Astra Aero A.G. jemals realisiert wurde, darf bezweifelt werden.<sup>16</sup> 1924 wurde der Konstanzer Flugplatz vorübergehend sogar ganz geschlossen.<sup>17</sup>

Die kurzzeitige Etablierung von Fluglinien und die Gründung kurzlebiger kleiner und kleinster Luftfahrtunternehmen, die *nach dem Kriege wie Pilze aus dem Boden* schossen, wie es ein zeitgenössischer Beobachter formulierte<sup>18</sup>, zeugt von der großen Bedeutung, die der Luftfahrt in der zeitgenössischen Wahrnehmung als Motor des Fortschritts und einer zukünftigen friedlichen grenzüberschreitenden Verknüpfung von Kommunen, Regionen und Staaten zugemessen wurde. Die Konzentrationsprozesse in der deutschen Industrie in den 20er Jahren ließen die meisten dieser kleinen Unternehmen wieder verschwinden. Auch die Luftfahrt am Bodensee war den überregionalen Veränderungen unterworfen. So ging die DLR 1921 in der Deutschen Aero-Union auf, an der unter anderem auch die Zeppelinwerke in Friedrichshafen und die Dornier Metallbauten GmbH beteiligt waren. Die Deutsche Aero-Union war in Reaktion auf einen kurz zuvor entstandenen zweiten Verband von Luftverkehrsunternehmen, den Lloyd-Luftdienst in Bremen entstanden, in dessen Auftrag auch die erwähnten Linien Konstanz – München und Konstanz – Stuttgart betrieben wurden.<sup>19</sup> Die Gesellschaften beider Verbände – Deutsche Aero-Union und Lloyd-Luftdienst – vereinigten sich 1922 zur Deutschen Aero-Lloyd-AG (DAL). Die sich entwickelnde scharfe Konkurrenz zwischen der DAL und den Luftfahrtunternehmen des Junkers-Konzerns endete schließlich Anfang 1926 mit ihrer Verschmelzung zur Deutschen Luft-Hansa AG.<sup>20</sup>

An der im Frühsommer 1922 gegründeten Bodensee-Luftverkehrsgesellschaft W. Truckenbrodt & Cie. war der Junkers-Konzern beteiligt.<sup>21</sup> Willy Truckenbrodt war schon vor dem Ersten Weltkrieg als Teilnehmer diverser Schauflüge in Konstanz bekannt geworden. Truckenbrodt bzw. seine Gesellschaft bot Rundflüge über den Bodensee an, führte aber bei Bedarf auch Passagier- und Frachtflüge zu anderen Bodenseestädten wie Lindau, Friedrichshafen, Meersburg, Radolfzell oder Überlingen durch. Der Preis für einen Rundflug lag im Juni 1922 bei

15 Der Flug nach Stuttgart dauerte nur 1 bis 1¼ Stunde, kostete aber 450,- Mark. Entnommen den Flugplänen des Lloyd-Luftdienstes Bremen für das Jahr 1921, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln.

16 Die Existenz dieser Fluglinie lässt sich nur einem Flugplan wiederum des Lloyd-Luftdienstes Bremen entnehmen, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln. Konstanz liegt nach diesem Flugplan eingebettet in einer Kette von Fluglinien zwischen Konstantinopel und Marseille.

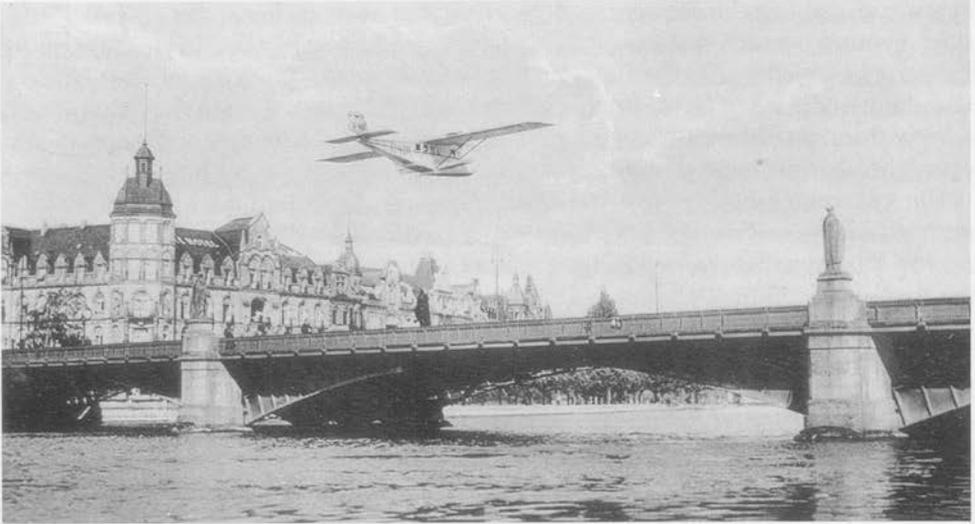
17 FLUGHAFENGESELLSCHAFT (wie Anm. 6), S. 22.

18 MAASS (wie Anm. 8), S. 8. MAASS zählt für 1920 37 amtlich zugelassene Luftfahrtgesellschaften in Deutschland.

19 Zur Geschichte der DLR, der Deutschen Aero-Union und des Lloyd-Luftdienstes vgl. MAASS (wie Anm. 8), S. 13 ff.

20 Detailliert bei MAASS (wie Anm. 8), S. 17–53.

21 MAASS (wie Anm. 8), S. 26, 37.



Das Flugboot (Dornier Delphin II), mit dem Truckenbrodt seine Rundflüge betrieb, im September 1924 über der Rheinbrücke.  
Foto: StAKN.

1 300,- Mark pro Person, was fast dem durchschnittlichen Wochenlohn eines Facharbeiters entsprach<sup>22</sup>, und ermäßigte sich bei zwei Personen auf je 750,- Mark.<sup>23</sup>

Die Bodensee-Luftfahrtgesellschaft wurde von der Stadtverwaltung Konstanz durchaus mit Wohlwollen betrachtet, vor allem, weil sie mit ihren Rundflügen die touristische Anziehungskraft der Stadt nicht unerheblich steigerte.

### Die Gründung der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz GmbH (LVK)

Der entscheidende Schritt zur Anbindung von Konstanz an den geregelten Überlandverkehr wurde mit der Gründung der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz GmbH (LVK) unter maßgeblicher Beteiligung der Konstanzer Stadtverwaltung im März 1925 getan. Die Entscheidung zur Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft war im Januar 1925 gefallen. Truckenbrodt hatte monatelang Überzeugungsarbeit geleistet und die Infrastruktur seiner in Liquidation befindlichen Gesellschaft und seine Arbeitskraft fast ausschließlich für die Vorbereitungsarbeiten der Neugründung zur Verfügung gestellt. Gegenstand des Unternehmens war laut Gesellschaftsvertrag *der Land- und Wasserluftverkehr im Inland und Ausland, der Betrieb aller mit der Luftfahrt und ihrer Förderung zusammenhängenden Geschäfte und Einrichtungen, insbesondere die Förderung der Verkehrsinteressen in Südbaden*

<sup>22</sup> Vgl. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1923 (43.Jg.), hrsg. vom Statistischen Reichsamt, Berlin, S. 298.

<sup>23</sup> StAKN S II 16516 (»Luftverkehrsgesellschaft Konstanz mbH. Niederschriften über Sitzungen des Aufsichtsrates und der Generalversammlungen 1925–1942«).

und im Bodenseegebiet, die Beteiligung an anderen ähnlichen Gesellschaften und Unternehmungen, sowie der Betrieb einer Flugschule und einer Instandsetzungswerkstätte für Verkehrsfahrzeuge.<sup>24</sup> Beteiligt an der LVK waren bei einem anfänglichen Stammkapital von 34 000,- RM u. a. die Städte Konstanz, Villingen, die Handelskammern Konstanz und Villingen, die Kreisverwaltung Konstanz, Konstanzer Geschäftsleute und Firmen und private Investoren aus dem Bodenseegebiet. Die LVK war damit eine der wenigen regionalen Luftfahrtgesellschaften ohne direkte Beteiligung von Junkers bzw. DAL. Geschäftsführer wurde Willy Truckenbrodt.<sup>25</sup> Sein Stellvertreter war bis 1928 der Vorsitzende des Vereins für Luftfahrt am Bodensee, Major a. D. von Lehener.

Die Gründung der LVK stand in engem Zusammenhang mit dem 1924/25 nach Ende der Hochinflation auch in Konstanz spürbaren wirtschaftlichen Stabilisierung. Hinzu kam die wachsende Bedeutung des Massentourismus, der Konstanz, dessen zentrale Stellung am Bodensee durch die Abschottung von seinen traditionellen wirtschaftlichen Einzugsgebieten Thurgau und Linzgau im Ersten Weltkrieg und den ersten Nachkriegsjahren zu schwinden drohte, neue Perspektiven eröffnete. Stadt- und Verkehrsentwicklung wurden in einem engen Zusammenhang gesehen. Die Idee einer Autofähre zwischen Meersburg und Konstanz wurde 1924/25 erstmals öffentlich diskutiert, ebenso der Ausbau der Straße Konstanz – Radolfzell – Singen oder die Ausweitung des Motorbootverkehrs. So sollte der erhoffte Strom von Touristen komfortabel nach Konstanz geleitet, sollten aber auch die kaufkräftigen Tagesausflügler aus der Schweiz, von der Höri oder aus dem Linzgau angezogen werden. Auch die Luftfahrt spielte in diesen verkehrspolitischen Überlegungen eine zunehmende Rolle. So plädierte Ende 1924 der städtische Oberbaurat Theodor Lutz in einer *Denkschrift über die industrielle, verkehrspolitische und bauliche Erschließung des Konstanzer Westens* für die Bewilligung eines *ansehnlichen Beitrages für die Schaffung eines brauchbaren Flughafens*, um Konstanz zum *Hauptverkehrsstützpunkt* der Luftfahrt auszubauen.<sup>26</sup>

24 StAKN S II 6737 (Listenförmige Aufstellungen über Flugbenutzung und -ergebnisse 1927–1939).

25 FLUGHAFENGESSELLSCHAFT (wie Anm. 6), S. 22. Die wichtigsten Beteiligungen an der LVK waren im März 1932 bei einem Gesellschaftskapital von inzwischen 67 250,- RM: Badisch-Pfälzische Lufthansa (10 000,-), Stadt Konstanz (5 000,-), Schwarzwälder Handelskammer (3 000,-), Pumpenfabrik Allweiler Gotth. AG in Radolfzell (2 000,-), M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft in Konstanz (2 000,-), Stadtgemeinde Villingen (3 000,-), Kreisverwaltung Konstanz (2 500,-). Nach StAKN S II 6737.

26 Zu den hier vorgetragenen Aspekten Konstanzer Verkehrspolitik in den 20er Jahren vgl. BURCHARDT, Lothar, SCHOTT, Dieter, TRAPP, Werner: Konstanz im 20. Jahrhundert – Die Jahre 1914–1945, Konstanz 1990, S. 145 ff. Vgl. zum Anschluss dieser Überlegungen an überregionale Tendenzen den sehr lesenswerten Aufsatz von JEAN, Yaron: »Mental Aviation« – Conquering the Skies in the Weimar Republic, in: Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte XXVIII (1999), S. 429–458. JEAN, S. 454, weist darauf hin, dass während der Weimarer Zeit *many mayors considered the existence of an airport near their cities to be an additional indication that they were part of metropolitan growth. Hence, many of them pushed for the establishment of airports near their cities.*

Bei der Finanzierung des Flughafens war die Stadt praktisch auf sich alleine gestellt. Es war abzusehen, dass über Jahre, *wie dies bei der Natur des Flugbetriebs sich ergibt, der Erfolg mehr auf der idealen Seite zu suchen* wäre, wie es die Konstanzer Zeitung im Januar 1928 formulierte. Die Investitionen in den Flugverkehr, so wurde von Befürwortern wie Kritikern argumentiert, würden sich erst in Jahren auszahlen. Die Befürworter sahen im Flugzeug das bestimmende Verkehrsmittel der Zukunft, auch auf Kurzstrecken: *Durch vorausschauendes, entschlossenes Zugreifen kann vieles nicht wieder Entreißbares gewonnen, durch kurzsichtiges und zaghaftes Zurückstehen ebensoviel unwiederbringlich versäumt werden. Städte und Länder rüsten allenthalben, um den kommenden Flugverkehr an sich zu ziehen.* In wenigen Jahren müssten solche Versäumnisse sonst mit dem Abgleiten in die völlige Bedeutungslosigkeit bezahlt oder unter ungleich höheren finanziellen Opfern nachgeholt werden.<sup>27</sup>

Die zuständigen Reichsbehörden, insbesondere das Reichsverkehrsministerium (RVM), beschränkten sich bei ihrer Förderung des Luftverkehrs ab 1923 im Wesentlichen auf die Hauptflugplätze und die internationalen Linien der großen Konzerne. Mit dieser Begründung erteilte das RVM den Konstanzer Unterstützungsgesuchen ab 1926 mehrfach eine Absage.<sup>28</sup> Die badische Regierung stand den Konstanzer Ambitionen nicht ablehnend gegenüber, räumte ihnen aber auch keinen besonderen Vorrang ein. Hinzu kam, dass es noch 1925 im Zuge der Bestrebungen, eine alle badischen Fluggesellschaften übergreifende Luftverkehrsgesellschaft zu bilden, auch Verhandlungen zwischen der Vereinigten Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs AG in Mannheim, und der LVK gab, die aber bei der Beteiligung der Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs AG an der LVK stehen blieben. Die völlige Unabhängigkeit der LVK von den beiden großen Luftfahrtunternehmen war so nur von sehr kurzer Dauer<sup>29</sup>, denn die Badisch-Pfälzische Luftverkehrs AG war eine der regionalen Gesellschaften der DAL, die die Einbindung der kommunalen Entscheidungsträger und Interessengruppen beim Ausbau des Flugliniennetzes der DAL gewährleisten sollten. Sie ging parallel zur Verschmelzung von DAL und Junkers zur Luft-Hansa mit ihrer regionalen Konkurrentin aus dem Junkers-Konzern, der Badischen Luftverkehrs-GmbH in Karlsruhe, 1926 in der Badisch-

27 Vgl. Bericht Truckenbrodts zur Entwicklung der Konstanzer Luftfahrt seit Kriegsende. StAKN S II 16516.

28 StAKN S II 6729 (»Schriftverkehr mit verschiedenen Behörden 1924–1926. U. a. Unterstützungsgesuche, versch. Konzessionen etc.«).

29 Der Vertreter der Vereinigten Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs AG, Direktor Hildenbrand, berichtet auf einer Aufsichtsratssitzung des LVK im Januar 1926 *über die Gestaltung des Luftverkehrswesens in Baden [...] In Baden hat die Regierung den Zusammenschluss der Reichsgesellschaften zum Anlass genommen, einen Druck auf die badischen Luftverkehrsgesellschaften auszuüben, sich zu einer einheitlichen badischen Gesellschaft zu vereinigen [...] Die Konstanzer Luftverkehrsgesellschaft stimmt aus allgemeinen Gründen einer Fusion aller badischen Gesellschaften, darunter auch der Konstanzer zu.* StAKN S II 16516. MAASS (wie Anm. 8), S. 52 f., kennt für 1926 nur noch eine *einzig regelmäßige Luftverkehr treibende Unternehmung, die ohne Beziehungen zur Deutschen Luft-Hansa arbeitete*, nämlich die unbedeutende Luftverkehrs-Unterweser-AG in Wesermünde.

Pfälzischen Luft-Hansa AG (BPL) auf.<sup>30</sup> Die BPL hielt nun die Anteile der Badisch-Pfälzischen-Luftverkehrs AG an der LVK.

Das badische Innenministerium hätte gerne die Vereinigung aller badischen Luftverkehrsgesellschaften gesehen. Dem stand die relative Unabhängigkeit der LVK entgegen. Da aber die badische Bodenseemetropole Konstanz und ihr württembergisches Äquivalent Friedrichshafen auch auf dem Gebiet der Luftfahrt stellvertretend für ihre Länder konkurrierten, erreichten die Konstanzer Stadtverwaltung bzw. die LVK mit Verweis auf die Unterstützung des Ausbaus des (Luft)Verkehrsnetzes am See durch die württembergische Regierung einige Male die Aufstockung der mageren Subventionen.

### Die Gründung der Bodensee-Aero-Lloyd GmbH (BAL)

Schon kurz nach ihrer Gründung drohte der LVK ernsthafte Konkurrenz von der anderen Seeseite. Die Firma Dornier Metallbauten GmbH in Friedrichshafen war 1925 an die Stadt Lindau wegen der Gründung einer Bodensee-Luftfahrtgesellschaft herangetreten.<sup>31</sup> Das Unternehmen sollte sich auf den Wasserflugbetrieb beschränken und die Strecke Konstanz – Lindau auf deutscher Seite und Lindau – Konstanz mit Zwischenlandungen auf schweizerischer Seite befliegen, natürlich mit zwei Dornier-Flugbooten. Zusätzlich sollten Rundflüge angeboten werden. Aufgescheucht durch das Angebot des Lindauer Oberbürgermeisters Ludwig Siebert, sich an dieser Gesellschaft zu beteiligen, diskutierte der Aufsichtsrat der LVK über die Gefahren der neuen Gesellschaft für das eigene Unternehmen und die Chancen einer Beteiligung. Der Flugbetrieb hatte sich für die LVK eigentlich sehr gut angelassen. Mit einem gecharterten Dornier-Flugboot waren die Rundflüge am 31. Mai aufgenommen worden. Es wurden bis zum 29. Juni in der Hauptsache vom Stadtgarten aus ca. 350 Personen befördert.

Trotz des Drängens von Lindauer Seite zögerte die LVK die Entscheidung hinaus, so dass die Gründung der Gesellschaft unter dem Namen Bodensee-Aero-Lloyd GmbH (BAL) am 9. Juli 1925 in Lindau ohne offizielle Beteiligung der LVK stattfand. Als Gegenstand des Unternehmens wurde angegeben: *der Wasserluftverkehr auf dem Bodensee, der Betrieb aller damit zusammenhängenden Geschäfte und Einrichtungen sowie die Beteiligung an ähnlichen Gesellschaften und Unternehmungen.* Beteiligt waren vorerst die Süddeutsche Aero-Lloyd in München, der bayerische Ableger der DAL (mit 45 000,- RM)<sup>32</sup>, die Stadt Lindau (60 000,- RM) und die Dornier Metallbauten GmbH (45 000,- RM). Truckenbrodt, der zuletzt eindringlich beim Konstanzer Oberbürgermeister Otto Moericke für die Beteiligung an der Bo-

30 MAASS (wie Anm. 8), S. 21, 24, 49.

31 Das Folgende zur Gründung und Geschichte der Bodensee-Aero-Lloyd GmbH, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 3453 (»Bodensee-Aero-Lloyd Fluggesellschaft mbH 1925–1935«).

32 Die Süddeutsche Aero-Lloyd ging 1926 in der Süddeutschen Luft-Hansa auf. Ihre Anteile an der BAL wurden auf die neue Gesellschaft übertragen. Vgl. MAASS (wie Anm. 8), S. 49.

densee-Aero-Lloyd geworben hatte, um *unsere Konstanzer Interessen vertreten zu können*, setzte, ohne dafür ein Mandat der LVK zu haben, bei der Gründungsver-sammlung die Aufnahme der LVK in den Gesellschaftervertrag mit einer Beteiligung von 20 000,- RM durch, vorbehaltlich der noch ausstehenden Zustimmung des Aufsichtsrates der LVK.

Von Truckenbrodt durch dieses Vorgehen zu einer schnellen Entscheidung ge-zwungen, stimmte am 15. Juli 1925 der Aufsichtsrat der LVK nach langer Diskus-sion schließlich doch der Beteiligung zu. Er verlangte aber die Zusicherung der BAL: 1. *nicht in irgend welche bestehende Landfluglinien der Konstanzer Gesell-schaft einzugreifen; ebensowenig in solche Linien, die naturgemäß ihren Aus-gangspunkt in Konstanz haben, also vor allem Linien nach dem Westen*, 2. eines der beiden Flugboote dauerhaft in Konstanz zu stationieren, 3. Truckenbrodt als Flugleiter der BAL einzusetzen und nicht zuletzt der LVK einen zweiten Sitz im Aufsichtsrat der BAL einzuräumen. Die ersten drei Punkte wurden zugesagt. Zur Frage eines zweiten Sitzes im Aufsichtsrat machte Siebert als Vorsitzender des Auf-sichtsrates der BAL einen Vorschlag: Konstanz sollte seine Beteiligung am Grün-dungskapital der BAL verdoppeln, indem es der BAL eine Beteiligung von 20 000,- RM am Kapital der LVK einräumte. Dafür sollte die LVK dann den zweiten Sitz im Aufsichtsrat erhalten. Diesen wollte die LVK an den Referenten für Luftverkehrswesen im badischen Innenministerium vergeben, um so das Inter-esse der badischen Regierung an der Luftfahrt am Bodensee wach halten und ein Gleichgewicht zu dem bayerischen und dem württembergischen Regierungsvertre-ter schaffen, die beide in den Aufsichtsrat der BAL eingezogen waren. Die Ver-handlungen darüber zogen sich hin.

Am 22. Juli 1925 fand die feierliche Betriebseröffnung der BAL statt. Die bei-den Flugboote vom Typ Dornier Delphin II wurden nach ihren Standorten *Kon-stanz* und *Lindau* getauft. Die *Konstanz* wurde in der Wasserflugzeughalle der LVK am Seerhein (Winterersteig) untergebracht, die dazu von der ehemaligen Ge-sellschaft Truckenbrodts gekauft worden war. Die Geschäftsführung sollte an die Dorniermetallbauten GmbH und Truckenbrodt übertragen werden. Der Wasser-flugbetrieb der Bodensee-Aero-Lloyd für das westliche Bodenseegebiet, also von Konstanz aus, wurde von der LVK übernommen.

Schon die erste Saison der BAL gestaltete sich schwierig. Am 2. Oktober 1925 stürzte über Lindau das Flugboot *Lindau* ab und wurde vollständig zerstört. Ein Passagier starb, ein weiterer und der Pilot wurden schwer verletzt. Der Ruf des jungen Unternehmens war angeschlagen. Das zerstörte Flugboot verursachte au-ßerdem erhebliche Einnahmeausfälle und Wiederbeschaffungskosten. Die Bilanz der BAL wies zum 31. Oktober 1925 über 53 000,- RM Verlust aus.

Die Beteiligung an der BAL war in Konstanz auch nach der Entscheidung des Aufsichtsrates der LVK alles andere als unumstritten. Die vorgeschlagene zusätzli-che Beteiligung an der BAL durch die Beteiligung der BAL an der LVK lehnte der Aufsichtsrat der LVK schließlich im Januar 1926 ab. Es bestanden Bedenken, weil der BAL so kein neues Kapital zugeführt und der ungeliebten Dornier Einfluss auf die LVK gewährt worden wäre. Die Beziehung zwischen beiden Gesellschaften blieb gespannt, insbesondere, weil sich die Ernennung Truckenbrodts zum Haupt-

flugleiter der BAL bis in die Saison 1926 hinauszögerte und weil der badische Referent für Luftfahrt nach vielem Hin und Her 1927 doch in den Aufsichtsrat der BAL gewählt wurde, obwohl die LVK die dafür vorausgesetzte Erhöhung ihrer Beteiligung abgelehnt hatte. Die Konstanzer begegneten den Vorschlägen von Seiten der BAL stets mit Misstrauen. Sie fürchteten, durch die Mehrheit aus Württemberg und Bayern bei wichtigen Entscheidungen *majorisiert* zu werden. Tatsächlich konnte das Verhalten der anderen Anteilseigner vor Gründung der BAL den Eindruck erwecken, dass sie die LVK als fünftes Rad am Wagen betrachteten, denn die Verhandlungen über die Gründung der BAL waren über Wochen gelaufen, ohne dass die LVK oder die Konstanzer Stadtverwaltung davon in Kenntnis gesetzt worden wären. Die Einladung zur Sitzung, auf der die Gründungsversammlung vorbereitet wurde, erhielten die Konstanzer erst wenige Stunden vor Sitzungsbeginn telefonisch.

Im März 1926 brachte Bürgermeister Ernst Dietrich die gekränkte Konstanzer Eitelkeit gegenüber dem badischen Innenministerium zu Papier: *Die Gründung der Bodensee-Aero-Lloyd kam seinerzeit der Stadt Konstanz und der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz [...] überraschend, nachdem die Vorgängerin der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz [...] seit den Jahren 1922 den Wasserflugverkehr am Bodensee erfolgreich betrieben hat und über reiche praktische Erfahrungen verfügt. Die damaligen Verhältnisse haben uns gezwungen, dass sich die Luftverkehrsgesellschaft Konstanz an der Bodensee-Aero-Lloyd mit 20 000 RM beteiligte, um dort unsern Einfluss nach Möglichkeit geltend zu machen und um den Wasserflugbetrieb in Konstanz überhaupt durchführen zu können.*<sup>33</sup> Noch einmal wollte man sich nicht so überfahren lassen und reagierte deshalb manchmal entsprechend überempfindlich.

Viele Anteilseigner der LVK waren Geschäftsleute, die den Aufbau einer regelmäßigen Verbindung nach Stuttgart oder Zürich erwarteten, um die für die Konstanzer Wirtschaft besonders bedeutenden Geschäftsbeziehungen nach dort einfacher pflegen zu können. Sie fürchteten, dass die finanziellen Reserven der LVK der BAL zum Opfer fallen würden. *Für die Rundflüge am Bodensee würden meine Freunde keinen Pfennig ausgegeben haben und ich wahrscheinlich auch nicht*, formulierte ein Aufsichtsratsmitglied der LVK, der Kaufmann Albert Spiegel, in einem Brief an Moericke in Reaktion auf die Beteiligung an der BAL. An die Anschaffung eines Landflugzeuges durch die LVK zur selbständigen Durchführung von Überlandflügen konnte die Gesellschaft jedenfalls nicht denken. Ebenso wenig an eine Beteiligung der LVK an der Vereinigten Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs AG, die selbst mit 10 000,- RM bei der LVK eingestiegen war. Diese Beteiligung hätte der LVK größeren Einfluss auf die Gestaltung der überregionalen badischen

<sup>33</sup> StAKN S II 6729. Solche unvorsichtigerweise gegenüber dem Referenten für Luftfahrt im badischen Innenministerium von Truckenbrodt geführten Klagen führten 1926 dazu, dass der badische Innenminister Subventionen an die BAL dieser gegenüber mit Verweis auf die Konstanzer Verstimmung ablehnte. Truckenbrodt hatte wohl gehofft, dass sich das Land Baden doch noch zu einer eigenen Beteiligung entschließen könnte, um den badischen Anteil und Einfluss an der bzw. auf die BAL zu erhöhen.

Fluglinien gegeben. Bis zur Stationierung der *Konstanz* musste die LVK mit einem von Dornier gecharterten Flugboot auskommen. Das Geschäftsergebnis der LVK für 1925 war entsprechend: *Wir wissen heute noch nicht, wie wir in diesem Sommer den Flugbetrieb aufrecht halten können*, konstatierte Moericke Anfang 1926 auf einer Sitzung des Aufsichtsrats der LVK. Die Bilanz zum 31. März 1926 wies einen Verlust von über 11 500,-RM aus. Trotzdem war sich der Aufsichtsrat einig, *dass unbedingt durch gehalten werden muss, um nicht den gerade noch zur rechten Zeit gewonnenen Anschluss an den Luftverkehr wieder zu verlieren*. Die Stadt verzichtete auf den größten Teil der eigentlich mit der LVK vereinbarten jährlichen Pacht für den Flughafen von 6 300,-RM und sollte das noch jahrelang tun.<sup>34</sup>

### Die Bodensee-Rundflüge der LVK

Der Wasserflugbetrieb bzw. die BAL drohten zum Hemmschuh für die Konstanzer Träume vom rege frequentierten Landflughafen zu werden. Andererseits waren die Bodensee-Rundflüge nach Meinung der Stadtverwaltung die bestmögliche Werbung auch für den Landverkehr. Trotzdem war der Start- und Landeplatz der *Konstanz* direkt am Stadtgarten für viele ein Ärgernis.<sup>35</sup> Die Stadt war sich jedoch der Anziehungskraft und Werbewirkung des zentral gelegenen Wasserflughafens bzw. der spektakulären Start- und Landemanöver bewusst. Zudem befürchtete man, dass die Passagierzahlen drastisch sinken könnten, wenn man den Wasserflughafen an einen weniger zentralen Ort verlegen würde. Als Teilhaberin der LVK hatte die Stadt Konstanz ein erhebliches Interesse an deren gutem finanziellen Abschneiden. Doch beeinträchtigte der Wasserflughafen nach Meinung vieler die malerische Kulisse am Stadtgarten.

Die Aufstellung eines kleinen Kassen- und Wartehäuschen für Passagiere im Stadtgarten zog sich über mehrere Jahre hin, nicht zuletzt, weil die Stadtverwaltung befürchtete, dass dadurch der Stadtgarten verunstaltet würde. Sie führte deshalb einen ausgedehnten Briefwechsel über Umfang und Aussehen des Häuschens, während in Lindau und Friedrichshafen ein ähnlicher Bau schon längst fertiggestellt und von der Stadt finanziert worden war. Anwohner beschwerten sich über das *fürchterliche Geknatter* mit dem das Rundflugzeug seine Kreise dicht über den Häusern ziehe *und durch sein Spektakel die Einwohner in unerhörter Weise belästigt*.

Viel schwerer wog, dass die Starts und Landungen der *Konstanz* auf dem vielbefahrenen Konstanzer Trichter ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellten. Schon 1922 wurde in der Konstanzer Zeitung darüber Klage geführt, dass *Badende, die von der Seebadeanstalten sich etwas mehr in den See hinausgewagt hatten, [...] untertauchen [mussten], um nicht von den Schwimmern des Flugzeugs erfaßt zu*

<sup>34</sup> StAKN S II 16516.

<sup>35</sup> Das Folgende zum Wasserflugbetrieb, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 16515 (»Wasserflughafen beim Stadtgarten 1925–1937«).



Luftverkehr-Konstanz a. B. D 1857 Flugboot Dornier

Das Flugboot (Dornier Delphin III) am Stadtgarten. Vermutlich 1933.

Foto: StAKN.

werden.<sup>36</sup> Truckenbrodt selbst verteidigte sich 1926 wegen seiner gefährlich nahen Landungen bei den städtischen Badeanstalten mit dem vermutlich wenig zur Beruhigung beitragenden Hinweis, *er sehe von seinem Führersitz genau, ob Badende in der Nähe seien*.<sup>37</sup> Nach einer glimpflich verlaufenen Notlandung Truckenbrodts am 30. August 1927 mit drei Passagieren auf dem Rhein wurden an der Konstanz erhebliche technische Mängel festgestellt. Zeitgleich wurde bei einer Sitzung des Gemeinderats erneut beklagt, *dass der Flugzeugführer Ingenieur Truckenbrodt seine Flüge so nieder über die Rheinbrücke hinweg ausführt, dass er mit dem Flugzeug kaum noch über die auf der Rheinbrücke stehenden Steinfiguren hinwegkommt. Wenn sich ein Unfall aufgrund dieses leichtsinnigen Benehmens ereignet, ist das Flugwesen in Konstanz und am Bodensee erledigt*. Truckenbrodt blieb aufgrund der beengten Verhältnisse vor dem Stadtgarten gar nichts anderes übrig, als weiterhin leichtsinnig zu sein. In einem Brief vom 24. August 1931 beklagten sich die Mitglieder des Angelvereins Konstanz beim Badischen Bezirksamt über die angeblich rücksichtslosen Start- und Landemanöver Truckenbrodts, *oft nur so wenig über dem Wasserspiegel, dass man sich schnell in die Gondel legen muss, um von dem Schwimmer nicht getroffen zu werden. Mehrere Mitglieder unseres Vereins sind nur mit knapper Not einem Überrennen durch das Wasserflugzeug entgangen*.

<sup>36</sup> StAKN S II 12368.

<sup>37</sup> StAKN S II 12368.

### Schauflüge und *Luftakrobatik* – der Konsum von »Sensationen«

Allerdings war die Haltung der Konstanzer Bevölkerung gegenüber der Luftfahrt keineswegs so negativ, wie es die Aufzählung dieser Beschwerden suggerieren mag. Wie in weiten Teilen Deutschlands riefen auch in Konstanz die regelmäßig durchgeführten Flugtage großes Interesse hervor. Schon 1912 war Konstanz Station des Zweiten Deutschen Zuverlässigkeitsflugs am Oberrhein gewesen.<sup>38</sup> Solche Flugveranstaltungen und -wettbewerbe steigerten die Popularität der Luftfahrt und der Flieger erheblich. Viele ehemalige Militärflyer versuchten nach dem Ersten Weltkrieg ihr Glück als *Kunst- und Schauflieger*, *Luftakrobaten* oder *Luftgymnastiker*, die in der Tradition des Schaustellerwesens und des Wanderzirkus standen, aber auch vom rapiden Wandel sportlicher Wettkämpfe zu Massenveranstaltungen und der Popularisierung des *Sportsman-nes* profitierten. So konnten die Konstanzer beispielsweise 1927 bei dem durch die Stadt organisierten *Groß-Flugtag* den Akrobaten Fritz Schindler, den *Herrn des Todes* bei seinen turnerischen Kunststücken auf einem fliegenden Flugzeug bewundern.

Ein viertelstündiger Rundflug kostete 1927 pro Person immerhin 15,- RM, die aus *der stets leeren Familienkasse* nur wenige entnehmen konnten, wie der Berichterstatter des Konstanzer Volksblattes kritisch anmerkte.<sup>39</sup>

Die größte Sensation löste aber im Verlauf dieser Veranstaltung der Fallschirmsprung von *Fräulein Hedy Schuhmann* aus, der den Schreiber des gerade zitierten Artikels zu einem begeisterten Vierzeiler hinriss: *Aus des Seglers schmalem Kahnel Löst sich nun ein keckes Weib, / Traut des Fallschirms leichter Fahne, / Zeigt dem Tod den jungen Leib*. Dieses lyrische Pathos verdeutlicht, welche Bedeutung der Luftfahrt als Symbol der Moderne zugemessen wurde. Die Luftfahrt verkörperte in idealer Weise die Überwindung jeglicher Form von Grenzen: räumlicher, körperlicher, sozialer. Sie machte scheinbar Unmögliches möglich und war Ausdruck eines modernen Lebensstils, der dem Empfinden, in einer sich beschleunigenden Zeit zu leben, entsprach.<sup>40</sup> Geworben wurde im Programm des Flugtages für Produkte, die diesen modernen, konsumorientierten Lebensstil verkörperten: Sportliche und elegante Bekleidung, Foto- und Radioapparate, Automobile,

38 Vgl. SUPP (wie Anm. 2), S. 485.

39 StAKN S II 12368. Zum Vergleich: Ein Kilo Brot kostete nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich 1927 zwischen 33 und 54 Pfennige, ein Kilo Rindfleisch zwischen 2,- und 2,56 RM. Ein gelernter Arbeiter in der Produktionsmittelindustrie erhielt in Deutschland im April 1927 im Durchschnitt 1,- RM Stundenlohn. Auch das Folgende, wenn nicht anders nachgewiesen, in S II 12368.

40 JEAN (wie Anm. 26), S. 431 f. macht mit Bezug auf die wesentliche Literatur zum Lebensgefühl in der Weimarer Republik darauf aufmerksam, dass die Konsumorientierung und das Gefühl von *accelerated time* in engem Zusammenhang mit der Vorstellung, in einer Krisen- und Übergangszeit zu leben, zu sehen sei. Vgl. zum Flugzeug als Symbol für dieses Lebensgefühl und zum Flieger als Prototyp eines *neuen Menschen* FRITZSCHE (wie Anm. 3), besonders 63 ff., 156 ff.

Der Stuttgarter Fallschirmkünstler J. Leitz bot der Stadt Konstanz im Sommer 1922 eine Vorführung seiner Künste an, d.h. *einen Absturz nachmittags (2 000 m) und einen abends (3 000 m).*

Foto: StAKN.



Luftkapitän  
**I. LEITZ**  
Erster Fallschirmkünstler  
der Welt

Fallschirmabstürze vom  
Flugzeug aus 100–8000 m Höhe!  
\*  
Einzig dastehende Weltattraktion!  
\*  
Bei Eintritt der Dunkelheit  
**Evolutionen**  
am Trapez über dem rot-  
lodernden  
**Flammenkessel**  
am Fallschirm!

*Sprechapparate*, Kinobesuche. Der Flughafen wurde immer mehr zum Ort der Freizeitgestaltung, der Unterhaltung und Werbung.<sup>41</sup>

Um die Luftfahrt als allgemein akzeptiertes Verkehrsmittel zu etablieren, waren solche Veranstaltungen, die vom Ruch des Abenteuerlichen und Gefährlichen profitierten, der dem Flugzeug bzw. den Fliegern aus dem Ersten Weltkrieg anhaftete, wenig geeignet. Dagegen wurde durch die zunehmende Nutzung des Flugzeugs als Beförderungsmittel von Fracht und Post die Vorstellung von einer zuverlässigen und sicheren Luftfahrt gefördert, die Voraussetzung war, um Flugzeuge zu Ver-

<sup>41</sup> Mitte der 20er Jahre wurde beispielsweise ein Flughafenrestaurant eingerichtet. StAKN, S II 2688 (»Flughafengesellschaft – Flughafenrestaurant«). Vgl. auch StAKN S II 6739 (»Luftverkehrsgesellschaft Konstanz GmbH. Briefe A-D vom 1. Jan. 1927 bis 31. Dez. 1929«), Briefwechsel über die Errichtung von Werbeplakaten durch eine Berliner Anzeigengesellschaft 1928.

kehrsmitteln des alltäglichen Gebrauchs zu machen.<sup>42</sup> Der Geschäftsbereich der LVK bestand zu einem nicht unwesentlichen Teil aus Fracht- und Postdiensten. Allerdings dominierte auch hier eher die Liebhaberei. Willy Truckenbrodt bilanzierte für die Flugsaison 1927, dass die Flugpost vor allem von *Sammlern benutzt [wurde], welche in größeren Mengen Briefe und Postkarten für Sammelzwecke aufgegeben hatten. Es wäre wünschenswert, wenn sich die Geschäftswelt immer mehr der Flugpost bedienen wollte.*<sup>43</sup> Der Widerspruch zwischen den gleichermaßen werbewirksamen Polen Abenteuerlichkeit und Solidität war nur schwer aufzulösen. Das zeigte sich auch an den nicht immer zu vereinbarenden Interessen des am Tourismus orientierten Rundflugbetriebs und den Konstanzer Geschäftsleuten, die mehr an regelmäßigen Überlandflügen interessiert waren.

### Die Einrichtung der Schwarzwaldfluglinie

Auch wenn die Beteiligung an der BAL die Anbindung von Konstanz an den überregionalen Flugverkehr verzögerte, da sie einen gewichtigen Teil des mageren Kapitals der LVK band, wurde doch Anfang Mai 1925 mit der Einrichtung der Schwarzwaldfluglinie ein erster Schritt in diese Richtung getan. Die Strecke führte von Konstanz über Villingen, Baden-Baden, Karlsruhe zum Flughafen Mannheim-Heidelberg-Ludwigshafen und wurde wie die meisten Fluglinien nur während der Sommermonate betrieben, da die Witterungsverhältnisse während des restlichen Jahres einen Flugverkehr nach Plan noch nicht zuließen.

Der Flugbetrieb auf der Schwarzwaldstrecke wurde zuerst von der Süddeutschen Aero-Llyod übernommen. Ab 1926 betrieb dann die BPL die Schwarzwaldlinie. Ein Teil des Gehalts des Geschäftsführers der LVK und das ganze Gehalt des Flugleiters wurde von der BPL übernommen, da ein großer Teil des Betriebs auf dem Konstanzer Flughafen von den An- und Abflügen der BPL herrührte.<sup>44</sup> Der Flug von Mannheim nach Konstanz dauerte knapp 3 Stunden und kostete 60,- RM, 1926 dann 80,- RM.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Vgl. dazu die allgemeinen Überlegungen von JEAN, S. 439 ff., insb. 442 (wie Anm. 26). Die oben dargestellten Widerstände gegen einen Flughafen in Konstanz in den ersten Nachkriegsjahren hingen eng damit zusammen, dass die Luftfahrt als *Flugsport*, als gefährlicher *Nervenkitzel* für die *oberen Zehntausend* betrachtet wurde, nicht als alternatives Massenverkehrsmittel. So im selben Leserbrief wie zu Anm. 13.

<sup>43</sup> StAKN S II 12368.

<sup>44</sup> StAKN S II 4269 (»Personal bei der LVK, insbesondere Flugzeugführer Truckenbrodt 1929–1944, 1955«). Das Folgende zur Schwarzwaldlinie, wenn nicht anders nachgewiesen, ebenfalls dort.

<sup>45</sup> Entnommen den Flugplänen der DAL für das Jahr 1925 bzw. der Luft-Hansa für 1926, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln. Nach Villingen beispielsweise kam man 1925 von Konstanz für 20,- RM, nach Kiel, mit Umsteigen in Mannheim, für 190,- RM. 1934 dauerte der Flug von Konstanz nach Mannheim nur noch knapp 2½ Stunden und kostete ganze 32,- RM. Entnommen dem Reich-Luftkursbuch des Reichsluftfahrtministeriums für den Sommer 1934, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln.

Auch die Schwarzwaldfluglinie kostete die Stadt Konstanz Geld. Für die Befliegung der Linie hatte Konstanz 1925 über 5 400,- RM Subvention zu zahlen, wovon sie allerdings den größeren Teil durch Flugeinnahmen rückvergütet bekam. 1929 war der Konstanzer Anteil an den Subventionen auf über 10 700,- RM geklettert. Die Subventionen für die Schwarzwaldfluglinie bildeten mit weitem Abstand den größten Einzelposten innerhalb des jährlich von der Stadt Konstanz für die Förderung des Luftverkehrs bereitgestellten Geldbetrags, der meist zwischen 20 000,- RM und 35 000,- RM lag. Die Stadt bezahlte ihre jährlichen Zuschüsse zur Schwarzwaldlinie auf Wunsch der LVK regelmäßig an diese, die das Geld dann an die BPL weiterleitete. Genauso verfuhr die Stadt bzw. die LVK bei der Zahlung von Subventionen für andere Fluglinien. Truckenbrodt hoffte vermutlich, das Ansehen und die Bedeutung der LVK bei möglichen Verhandlungs- oder Geschäftspartnern zu steigern, indem der Eindruck vermittelt wurde, dass alle Fäden in Sachen Konstanzer Flugwesen über die LVK liefen.

Wäre es 1925 noch gelungen, die Dornier-Werke, die sich zu dieser Zeit mit Verlagerungsgedanken trugen, in Konstanz anzusiedeln, wäre das Glück der Luftfahrtbegeisterten in Konstanz vollkommen gewesen. Konstanz konnte zwar zwischen Gottlieber Straße und Rhein ein geeignetes Gelände anbieten, doch waren die vom Kanton St. Gallen für einen Dornier-Standort in Staad-Altenrhein angebotenen Bedingungen so günstig, dass die Konstanzer Fühlungnahme von den Dornier-Vertretern von vornherein als so gut wie aussichtslos betrachtet wurde.<sup>46</sup>

### Der erste Dämpfer – Die Bruchlandung der BAL

Die BAL fand in den Jahren nach ihrer Gründung vor allem mit den Rundflügen wachsenden Zuspruch.<sup>47</sup> Die Ergebnisse der beiden Flugboote für 1925 waren trotz des Flugzeugunglücks der *Lindau* beachtlich. Bei insgesamt 794 Flügen (davon 712 Rundflüge) waren 2 738 Personen (2 535) geflogen und insgesamt über 40 000,- RM eingenommen worden. 1926 wurden 579 Verkehrsflüge und 4 002 Rundflüge mit insgesamt 4 416 zahlenden Gästen geflogen.

Doch der Optimismus, der sich am Ende dieser Saison vorsichtig breit machte, erwies sich schnell als unbegründet. 1927 fielen beide Wasserflugzeuge der Bodensee-Aero-Lloyd wegen einer Notlandung bzw. wegen Sturmschäden für Wochen aus. Immerhin wurden in dieser Saison, trotzdem die eine Maschine nur während 53 %, die andere während 58 % der möglichen Saisonzeit tatsächlich fliegen konnte, 5 199 Passagieren geflogen. Mit Rundflügen wurden rund 59 000,- RM, mit Verkehrsflügen annähernd 8 000,- RM eingenommen. Die auflaufenden Wiederinstandsetzungskosten und Einnahmeausfälle ließen die Geschäftsführung der BAL auf die Suche nach weiteren Teilhabern gehen, aber Verhandlungen mit Ror-

<sup>46</sup> StAKN S II 12368.

<sup>47</sup> Das Folgende zur Geschichte der Bodensee-Aero-Lloyd GmbH, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 3453.

schach, Arbon, Romanshorn, Bregenz und Friedrichshafen um eine Beteiligung an der BAL verliefen ohne greifbares Resultat. So blieb nur der erneute Ruf nach staatlicher Unterstützung. *Der Wasserflugzeugbetrieb am Bodensee ist schließlich nicht nur eine Sache der Städte Konstanz, Lindau und Friedrichshafen allein, sondern er dient [...] gleicherweise sämtlichen Bodenseegegenden, ist er doch nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern auch ein vorzügliches Werbemittel für den Fremdenverkehr für die ganze Bodenseegegend*, schrieb Moericke 1927 an den badischen Innenminister, der dann von den erbetenen 10 000,- RM 70 % einmalig beisteuerte, auch wenn sich der Konstanzer Stadtrat nicht in der Lage sah, die restlichen 3 000,- RM zuzuschießen, wie es der Innenminister gefordert hatte. Bayern leistete tatsächlich, wie schon im Jahr zuvor, 10 000,- RM Zuschuss. Württemberg erhöhte seinen Zuschuss nach dem badischen Zuschlag auf ebenfalls 7 000,- RM. Die Bilanz der BAL 1927 ließ sich mit diesen Geldspritzen zumindest ausgleichen. Dieses Ergebnis ließ sich im nächsten Jahr nicht halten. Die Hoffnungen auf eine positivere Bilanz wurden erneut durch einen Unfall zunichte gemacht. Eine dritte, gecharterte Maschine ging im Juli 1928 vor Lindau zu Bruch, glücklicherweise ohne Verletzte oder Tote. Wie Truckenbrodt Ende 1928 in einem Brief an Moericke bilanzierte, bedeuteten die durch den Unfall auflaufenden Verluste für die BAL, *dass das Gesellschaftskapital von RM 170 000 auf weniger als die Hälfte zurückgegangen ist; mit anderen Worten: der BAL müsste laut GmbH-Gesetz den Konkurs anmelden*. Tatsächlich wurde auf der nächsten Gesellschafterversammlung das Kapital der BAL von 170 000,- RM im Verhältnis 2 : 1 auf 85 000,- RM zusammengelegt, um den Konkurs des Unternehmens abzuwenden. Wieder waren es staatliche Subventionen, die der BAL das Überleben sicherten. Die drei beteiligten Länder unterstützten sie 1928 mit 5 000,- bis 10 000,- RM. Die Länder forderten aber immer nachdrücklicher auch die finanzielle Unterstützung der BAL durch die Städte Konstanz, Friedrichshafen und Lindau und machten sie für 1929 schließlich zur Voraussetzung für die Zahlung weiterer Subventionen. Die Zahl der Befürworter in den städtischen Gremien wurde daraufhin zusehends kleiner.

Das Ende der BAL wurde eingeläutet durch das dritte und schwerste Flugzeugunglück innerhalb von vier Jahren. In der Nähe von Lindau stürzte der bekannte Pilot Zinsmeier, der 20 Flugweltrekorde aufgestellt hatte, am 30. Juni 1929 in den See. Fünf Menschen, darunter Zinsmeier und der Flugleiter der BAL, Hagge, starben, zwei wurden verletzt. Große Empörung rief das Verhalten des Kursschiffes *Baden* hervor, das unweit der Unglückstelle vorbeifuhr, ohne sich an den Bergungsversuchen zu beteiligen. Besonders die bayerische und württembergische Presse zieht den Kapitän des badischen Kursschiffes der unterlassenen Hilfeleistung, auch wenn eine eingehende Untersuchung des Vorfalles den Kapitän von allen Vorwürfen freisprach.

Nach dieser katastrophalen Saison wollten die Anteilseigner der BAL, besonders die bayerischen Vertreter *nicht mehr recht mitmachen*. *Die Gesellschafter in Lindau wollen offenbar von ihren Anteilen noch retten was zu retten ist*, konstatierte Truckenbrodt in einer Aufsichtsratssitzung der LVK im August 1929. Die LVK beschloss in derselben Sitzung, den Wasserflugbetrieb in Konstanz auf alle

Fälle aufrechtzuerhalten und kaufte zu diesem Zweck die *Konstanz* von der BAL für 5 000,- RM. In den folgenden Jahren betrieb die LVK den Wasserflugbetrieb zusammen mit der Dornier Metallbauten GmbH, die einen Teil der Gehälter des Personals bzw. dessen Beschäftigung in der Winterpause und die Instandhaltung des Flugbootes zum Selbstkostenpreis übernahm.

Vielen Konstanzern kam das Ende der BAL nicht ungelegen. Sie hofften, dass die LVK endlich ohne falsche Rücksichten die eigenen Ambitionen verfolgen und den Schwerpunkt der Luftfahrt am Bodensee ganz nach Konstanz verlagern können würde. Die Flugzeugunfälle wurden mit dem von Lindau aus startenden Flügen in Verbindung gebracht, so dass sich der Imageschaden für die *Konstanz* in engen Grenzen hielt, vor allem weil zwei Bruchlandungen glimpflich verlaufen waren. Neben der erwähnten von 1927 gab es zwei Jahre zuvor eine nicht weniger aufsehenerregende Bruchlandung, als die *Konstanz* bei einem Rundflug plötzlich den Propeller verlor und Truckenbrodt das Flugzeug im Segelflug landen musste.

Allerdings war die Teilnahme an einem Flug keineswegs so gefährlich, wie die wenigen spektakulären Unfälle vermuten lassen: Alleine von 1925 bis 1931 wurden bei 7 968 Flügen 18 575 Fluggäste ohne größere Zwischenfälle transportiert. Zwischen 1930 und 1936 waren es über 42 000 Personen, die von Konstanz, Friedrichshafen oder Lindau ohne Unfall befördert wurden.<sup>48</sup> Die Rundflüge blieben sehr populär. Von 1922 bis 1931 stieg die Zahl der Einsätze pro Saison von 161 Flüge auf 1 416.

Mit der BAL erlosch vor allem die Hoffnung, aus dem Flugzeug ein regionales, regelmäßig verkehrendes Verkehrsmittel wie die Fähre oder den Omnibus zu machen. Diese Verbindungen waren kostengünstiger<sup>49</sup> und die Zeitersparnis mit dem Flugzeug auf den kurzen Strecken nicht groß genug.<sup>50</sup>

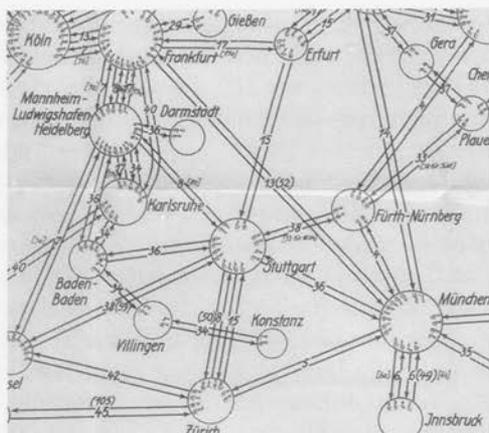
### Die Entwicklung der Schwarzwaldfluglinie und der Linie Wien – Konstanz – Zürich

Beim überregionalen Flugverkehr hatte Konstanz die Konkurrenz von der anderen Seeseite zu fürchten, wo Dornier, die Stadt Friedrichshafen und die württembergische Regierung den Ausbau des Flughafens Löwenthal mit erheblichen finanziellen Mitteln forcierten. Auch in Friedrichshafen herrschte kaum ein bremsender Optimismus über die zukünftige Bedeutung des Bodensees als *mitteleuropäischer Zentrallufthafen*, als *Zentrum des mitteleuropäischen Verkehrsgebietes* oder gar

48 Diese Zahl aus: THORBECKE, FRANZ, PLETSCHACHER, Peter: Luftfahrt am Bodensee. Luftbilder einst und heute, Konstanz 1985, S. 23 f.

49 Der Flug zwischen 2 Bodenseestädten kostete etwa so viel wie eine Fahrt der selben Strecke mit dem Schnellzug 1. Klasse. StAKN S II 16516.

50 Schon auf mittleren Strecken war die Zeitersparnis dagegen frappant: Die Bahnzeit von Konstanz nach Freiburg betrug 4–5 Stunden, gegenüber einer Flugzeit von 40 Min. StAKN S II 6737.



Ausschnitt aus der Karte *Streckennetz 1926 der Deutschen Luft Hansa A.G. und der im Anschluß fliegenden Luft-Verkehrs-Gesellschaften*. Konstanz liegt zwischen den Flughäfen von München, Zürich, Stuttgart, ohne auch nur indirekten Anschluss an diese. Eingetragen ist die Schwarzwaldfluglinie von Konstanz über Villingen, Baden-Baden, Karlsruhe nach Mannheim.

Plan aus StAKN S II 12368.

als Ausgangspunkt für den Luftschiff- und Flugzeugverkehr von Kontinent zu Kontinent.<sup>51</sup>

In einem Brief an Oberbürgermeister Moericke warnte das Aufsichtsratsmitglied der LVK, Rechtsanwalt Thorbecke vom Konstanzer Kur- und Verkehrsverein, schon im März 1927 eindringlich vor der Konkurrenz auf der anderen Seeseite: *Ich sehe in dieser beabsichtigten Ausgestaltung [des Friedrichshafener Flughafens] eine ungeheure Gefahr in verkehrspolitischer Hinsicht für die Stadt Konstanz die natürlich schon im Hinblick auf das Übergewicht der Zeppelin-Werke und der Dornier-Werke im Flugwesen überhaupt zu befürchten ist. Weiter ist zu befürchten, dass die Fluglinien, deren Landung wir in Konstanz wünschen und anstreben, [...] über Friedrichshafen gelegt werden und dass sich dort der ganze Flugverkehr nach dem Bodenseegebiet konzentriert.*<sup>52</sup> Thorbeckes Befürchtungen schienen sich vorerst nicht zu erfüllen. Gerade 1927 wurde durch die Anbindung von Konstanz nach Stuttgart über Villingen<sup>53</sup> und durch die Eröffnung der Flugverbindung Konstanz – Innsbruck – Salzburg – Wien im August die Entwicklung von Konstanz zu einem wichtigen Kreuzungspunkt deutscher Fluglinien scheinbar bestätigt.<sup>54</sup>

Allerdings war Konstanz nicht die erste Wahl der Österreichischen Luftverkehrs AG (OELAG) gewesen, die diese Route betrieb. Die LVK, unterstützt durch die

51 StAKN S II 6737, Zeitungsartikel »Friedrichshafen und der Bodensee als internationaler Lufthafen« in der Bodensee-Zeitung vom 23. 03. 1927.

52 StAKN S II 12368.

53 Zeitungsnotiz Truckenbrodts zur Flugsaison 1927: *Ab 01. 07. 1927 erhielt der Flughafen Konstanz auch eine Verbindung mit Stuttgart, und zwar über Villingen. Das um 8.50 Uhr Konstanz planmäßig verlassende Flugzeug hatte in Villingen sofort Anschluss nach Stuttgart, wo die Maschine um 11.20 Uhr eintraf. Der Flugpreis nach Stuttgart betrug 30,- RM.* StAKN S II 12368.

54 Das Folgende zur Geschichte der Fluglinie Wien – Konstanz – Zürich, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 11795 (»Luftverkehrlinie Wien – Salzburg – Innsbruck – Bregenz/Lindau – Konstanz – Zürich 1926–1930«).

Konstanzer Stadtverwaltung, hatte ihren Flughafen der OELAG angeboten, als in Bregenz, das eigentlich als Endpunkt einer Route von Wien über Salzburg und Innsbruck vorgesehen war, kein geeignetes Gelände rechtzeitig für einen Flugplatz zur Verfügung gestellt werden konnte. Auch das Bregenz benachbarte Lindau bot keine Ausweichmöglichkeiten, so dass das Konstanzer Angebot für die OELAG durchaus von Interesse war. Die vom österreichischen Staat schon für die Fluglinie bereitgestellten Subventionen drohten zu verfallen, sollte der Betrieb nicht fristgerecht zur Sommersaison 1927 aufgenommen werden. Truckenbrodt und Moericke nahmen Kontakt zur OELAG auf. Sie fühlten auch bei der Stadtverwaltung Wien und dem Österreichischen Ministerium für Handel und Verkehr vor, bei dem als größtem Teilhaber der OELAG letztlich die Entscheidung lag. Ausschlaggebend war die Subvention des deutschen Teils der Fluglinie von Bregenz nach Konstanz mit 5 000,- RM durch die Städte Konstanz, Karlsruhe, Mannheim und Villingen, das badische Innenministerium und die Handelskammer Konstanz. Karlsruhe, Mannheim und Villingen erhofften sich von der neuen Flugverbindung eine Belebung der in Konstanz startenden und über ihre Städte führenden Schwarzwaldlinie. Tatsächlich wurde der Flugplan beider Linien so angeglichen, dass es möglich war, am Nachmittag in Wien zu starten und nach einer Übernachtung in Konstanz am nächsten Morgen Richtung Norden weiterzufliegen. Die Stadt Konstanz übernahm mit 2 000,- RM den größten zusammenhängenden Anteil an den Subventionen.

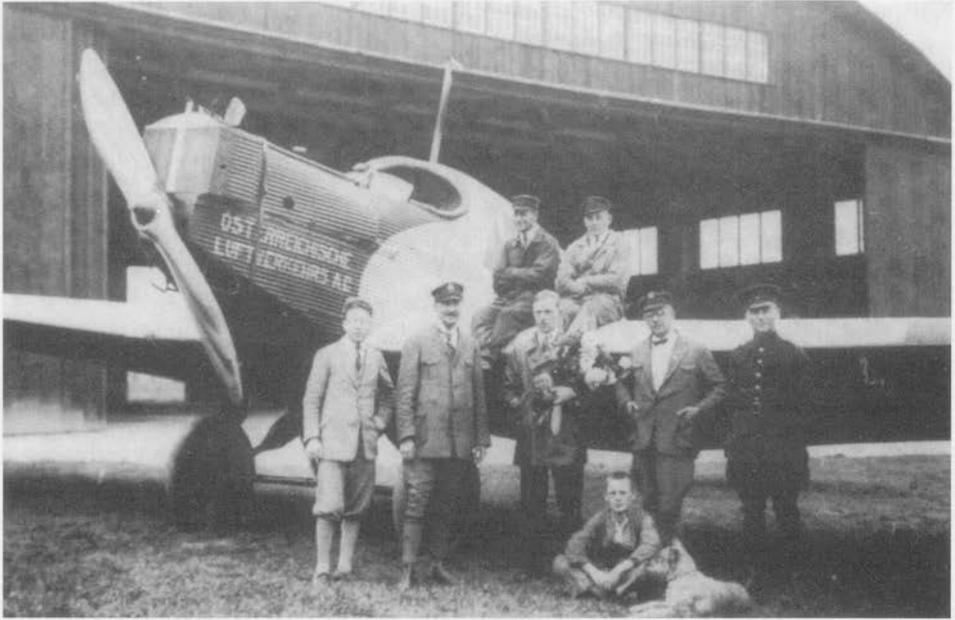
Über die Höhe des Konstanzer Beitrags wurde besonders im Stadtrat und dem Bürgeausschuss kontrovers diskutiert. Der Nutzen, den die Stadt aus der Anbindung an internationale Flugverbindungen ziehen wollte, sollte in der Belebung des Fremdenverkehrs und der Entwicklung eines internationalen Flairs bestehen. Die nicht nur in Sachen Verkehrsanbindung periphere Lage von Konstanz schien überwindbar. *Die Gelegenheit eine Verbindung nach Wien und Jugoslawien zu bekommen, kehrt vielleicht nie mehr wieder*, schrieb Oberbürgermeister Moericke drängelnd an seinen Villingener Amtskollegen.

Die Bemühungen der LVK und der Stadt hatten Erfolg. Die Linie Wien – Salzburg – Innsbruck – Konstanz wurde am 3. August 1927 offiziell eröffnet. Der Flug von Wien nach Konstanz dauerte ca. 5½ Stunden und kostete 95,- RM.<sup>55</sup> Geflogen wurde nur sechs Wochen im Sommer. Bis Mitte September 1927 waren 60 Passagiere aus Richtung Wien in Konstanz angekommen und 40 von Konstanz losgeflogen. Das Ergebnis schien den Konstanzer Verantwortlichen positiv genug, um sich für das Weiterbestehen und den Ausbau der Fluglinie einzusetzen.

Schon 1925 hatte Truckenbrodt Kontakt nach Zürich und zum Eidgenössischen Luftamt zur Verlängerung der Schwarzwaldlinie nach Zürich aufgenommen. Die im folgenden Jahr geführten Verhandlungen blieben allerdings ohne Ergebnis.<sup>56</sup> Zur selben Zeit gab es offenbar auch eine Fühlungnahme der LVK mit

<sup>55</sup> Vgl. dazu die Bemerkungen zu Lebensmittelpreisen bzw. Löhnen 1927 in Anm. 39.

<sup>56</sup> Vgl. zu den Verhandlungen um eine Flugverbindung nach Zürich 1926–1928: StAKN S II 11791 (»Luftverkehrslinie Konstanz – Zürich – Zürich – Konstanz – Stuttgart 1926–1928«).



Begrüßung der ersten in Konstanz gelandeten Maschine auf der durch die OELAG betriebenen Linie Konstanz – Innsbruck – Salzburg – Wien am 3. August 1927.

Foto entnommen der 1980 von der Flughafengesellschaft Konstanz GmbH herausgegebenen Chronik »Konstanz und die Luftfahrt«, S. 25.

der Stadt Basel wegen der Einrichtung einer Fluglinie Basel – Konstanz, die ebenso wenig in die Tat umgesetzt wurde, wie der Plan für einen Zubringerdienst St. Gallen – Konstanz – Zürich.<sup>57</sup> Nun wurde die Idee von einer Flugverbindung von Konstanz in die Schweiz wieder aufgenommen und fand Anklang. Die Route Wien – Konstanz wurde durch die OELAG nach Zürich erweitert und der Flugbetrieb am 21. Mai 1928 aufgenommen. Der Vorschlag der LVK und der Stadtverwaltung, auch noch die ebenfalls seit längerem befürwortete direkte Verbindung nach Stuttgart durch einen Zwischenstopp auf der neuen Linie Zürich – Stuttgart zu erreichen, fand in Wien bzw. Zürich keinen Anklang.

Der Subventionsbeitrag, den Konstanz 1928 für die Strecke Bregenz – Konstanz zu übernehmen hatte, betrug 18 600,- RM, da der Flugbetrieb diesmal nicht nur 1½, sondern 5 Monate mit einem Hin- und einem Rückflug pro Werktag aufrechterhalten werden sollte. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) sagte die Übernahme von 30 Pf. pro Flugkilometer für die von der Stadt Konstanz zu subventionierende Strecke zu. Die badische Regierung übernahm 40 % des Rests. Die verbleibenden 9 140,- RM hofften Moericke und Truckenbrodt den bereitgestellten Fördermitteln der Stadt für die Luftfahrt entnehmen zu können. Der Konstan-

<sup>57</sup> StAKN S II 6729.

zer Bürgerausschuss bewilligte letztlich 7 400,- RM, von denen 7 000,- RM ausbezahlt wurden, und äußerte sich sehr kritisch über das Verhältnis von Subventionsbeitrag und zu erwartendem Nutzen für die Stadt. Zu diesem Zeitpunkt war schon abzusehen, dass die Auslastung der Fluglinie keineswegs optimal war und nur wenige Passagiere in Konstanz zu- oder ausstiegen. Vom 21. Mai bis 15. August 1928 wurden auf der Linie insgesamt 293 Passagiere befördert. Bis Ende Juni waren es sogar nur 96 Passagiere gewesen. 77 Personen stiegen aus Wien oder Zürich kommend in Konstanz aus, 71 Personen flogen von Konstanz nach Wien oder Zürich ab. Für den größeren Teil der Passagiere war Konstanz Durchgangsstation mit 25minütigem Aufenthalt.

Da die Stadtverwaltung nicht in der Lage war, die noch fehlenden 2 140,- RM Subventionsbeitrag aufzubringen, und auch das RVM und das badische Innenministerium die Übernahme ablehnten, flog die OELAG Konstanz schon ab dem 10. September 1928 nicht mehr an und plante, Konstanz in der nächsten Saison als Landeplatz nicht mehr zu berücksichtigen. Durch diese Absicht alarmiert, versuchten die LVK und die Stadt Anfang 1929 über das RVM und das Österreichische Ministerium für Handel und Verkehr die OELAG umzustimmen: *Es wurde uns [...] mitgeteilt, dass die Strecke Wien-Zürich als internationale Fluglinie mit Anschluss nach Genf ausgebaut werden soll. Wenn auch zugegeben werden muss, dass große internationale Strecken möglichst ohne viel Zwischenlandungen geflogen werden, so hat doch bei dieser Fluglinie eine Zwischenlandung in Konstanz Berechtigung.* Die gewichtigsten Gründe seien die Anbindung an die größte Stadt am Bodensee, die für den Tourismus immer größere Bedeutung gewönne, die nur unwesentliche Abweichung von der Strecke Innsbruck – Wien und das gut eingespielte Personal, das die Zwischenlandung problemlos und so kurz bewerkstelligen könne, dass trotz Zwischenlandung in Konstanz noch in Zürich der Anschluss nach Genf erreichbar sei.

Der Konstanzer Stadtrat beschloss Anfang Februar 1929, den Zuschuss für den Flugabschnitt Bregenz – Konstanz im Voranschlag wieder vorzusehen. Dafür wurden die Subventionen für die geplante Strecke Stuttgart – Friedrichshafen – Konstanz gestrichen und diese Linie damit gekippt. Nach intensiven Verhandlungen revidierte die OELAG ihre ablehnende Haltung. Konstanz wurde als Zwischenstopp wieder aufgenommen. Allerdings forderte das Österreichische Ministerium für Handel und Verkehr eine rechtsverbindliche Zusage der Stadt über eine Subventionszahlung von 12 870,- RM (bei Durchführung aller Flüge). Die Konstanzer Bürgerversammlung war wie immer etwas zurückhaltender und genehmigte Ende April einen Zuschuss von 8 000,- RM mit dem Hinweis, *dass man jede Gelegenheit ergreifen muss, um den Verkehr nach Konstanz zu bringen, namentlich mit Rücksicht auf die außerordentlich großen Bemühungen, die Württemberg macht, um sämtliche Linien – Bahn- und Luftlinien – über Stuttgart bzw. nach Friedrichshafen zu bringen.* Die Badische Regierung sagte einen Zuschuss von 4 504,50 RM zu. Die noch bestehende Differenz von einigen 100,- RM zu der von der OELAG geforderten Summe wollte vorerst die LVK übernehmen. Die Linie wurde vom 3. Juni bis 31. August 1929 beflogen, aber die Zwischenlandung in Konstanz geriet immer mehr zur Nullnummer. Die LVK versuchte schließlich

sogar, Landungen in Konstanz bei schlechtem Wetter oder wenn dort kein Zu- oder Ausstieg von Passagieren geplant war, zu verhindern. Damit wollte Truckenbrodt den Subventionsbeitrag drücken, denn die OELAG erhielt nur pro tatsächlichem Stopp in Konstanz das Kilometergeld, das sich in der Gesamtrechnung, wenn die OELAG wirklich alle möglichen Landungen in Konstanz absolvierte, auf die erwähnten 12 870,-RM belaufen hätte. Die Linie wurde zum Ende der Saison unwiderruflich und ohne dass es noch größeren Widerstand aus Konstanz gegeben hätte, eingestellt.

Nun bröckelte auch die städtische Unterstützung für die Schwarzwaldfluglinie. In einem Rundschreiben der LVK an Mitglieder der Bürgerversammlung im März 1930 beschwor Truckenbrodt, der Subvention der Linie auch in diesem Jahr zuzustimmen: *Sieben Jahre lang hat Konstanz die Schwarzwaldfluglinie subventioniert. Ferner hat die Stadt den Flughafen ausgebaut, um als Fremdenstadt in der Reihe der Flughafenstädte zu stehen [...]. Gesetzt den Fall, dass die Stadt Konstanz ihre diesjährige Subvention nicht aufbringt, so ist es vollkommen klar, [...] dass Konstanz nicht angeflogen wird. Deshalb ist es keine leere Vermutung, wenn man einen anderen Bodenseeflughafen [...] sucht und finden wird. Hier kann nur Friedrichshafen in Frage kommen. Ist einmal Friedrichshafen End- bzw. Ausgangsflughafen unserer Schwarzwaldlinie, dann dürfte bei der bekannten Einstellung von Württemberg in Verkehrsangelegenheiten [...] Konstanz für immer als Flughafen dieser bisher rein badischen Linie ausgeschaltet sein.*<sup>58</sup> Obwohl sich die Passagierzahlen der Linie in den vier Jahren ihres Bestehens eher schleppend entwickelt hatten, flossen die Subventionen dank Truckenbrodts Intervention auch in den nächsten Jahren. Die Schwarzwaldfluglinie blieb Konstanz als einzige regelmäßige Flugverbindung in den 30er Jahren erhalten.<sup>59</sup> Doch das Hauptgewicht hatte sich endgültig nach Friedrichshafen verschoben. Eine von der Deutschen Luft-Hansa 1936 betriebene Fluglinie von Saarbrücken – Frankfurt – Stuttgart nach Friedrichshafen wurde nur im August nach Konstanz verlängert. Der Konstanzer Flughafen tauchte auf dem Flugplan hinter Friedrichshafen nur noch in Klammern auf.<sup>60</sup>

### Die Beschränkung auf den Wasserflugbetrieb und das Ende der Selbständigkeit der LVK

Konstanz lag seit Anfang der 30er Jahre eher am Rand des überregionalen Flugverkehrs. Der Konstanzer Flughafen machte allenfalls noch als Pflichtlandeplatz bei den populären Deutschlandflügen und anderen Flugveranstaltungen von sich

<sup>58</sup> StAKN S II 6737.

<sup>59</sup> Villingen wurde als Zwischenstopp durch Freiburg ersetzt und die Linie nach Zürich verlängert. Entnommen dem Reich-Luftkursbuch des Reichsluftfahrtministeriums für den Sommer 1934, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln. Wann genau diese Veränderungen vorgenommen wurden, ist mir leider nicht bekannt.

<sup>60</sup> Entnommen einer Liste von Fluglinien der Deutschen Lufthansa für das Jahr 1936, Kopie aus dem Firmenarchiv der Deutschen Lufthansa AG, Köln.

reden, diente in den 30er Jahren aber vor allem der Ausbildung im Segel- und Motorflug. Die Bodensee-Rundflüge, die eigentlich nur das werbewirksame Aushängeschild für die Überlandflüge sein sollten, wurden zum hauptsächlichen Geschäft der LVK. Laut amtlicher Feststellung stand die LVK 1932 damit sogar an fünfter Stelle von allen deutschen Flugunternehmen bezüglich der Zahl der beförderten Fluggäste.<sup>61</sup> Diese Zahl war seit Gründung der LVK um über 72 % gewachsen, ein Knick unter 3 000 Passagiere 1929, im Unglücksjahr der BAL, schien ein einmaliger Ausrutscher zu bleiben, Bestätigung für die, die auf die Selbständigkeit gedrungen hatten. Trotz (Welt)Wirtschaftskrise blieb die Zahl der beförderten Passagiere Anfang der 30er Jahre stabil.

Allerdings war die Situation der LVK Ende 1932 sehr kritisch. Das lag nicht zuletzt an Truckenbrodt, der zwar ein hervorragender Flieger war, im kaufmännischen Bereich aber keine glückliche Hand besaß.<sup>62</sup> Die Doppelbelastung als Pilot und Geschäftsführer ließ ihn offenbar seine Geschäftsführertätigkeit vernachlässigen. Truckenbrodt scheint die LVK immer noch als seine Privatveranstaltung betrachtet zu haben, schließlich war die LVK bzw. der Wasserflugbetrieb für die Bodensee-Aero-Lloyd durch seine Initiative und seinen Einsatz auch privater Mittel realisiert worden. Die Kontrolle des Aufsichtsrats empfand er schnell als unangemessene Einmischung und agierte lieber ohne Rücksprache mit diesem. Der Aufsichtsrat mit dem Konstanzer Oberbürgermeister Moericke an der Spitze hatte über Jahre dieser Tendenz Vorschub geleistet, indem er in den Geschäftsgang kaum eingriff und die Angaben Truckenbrodts oft ohne Prüfung übernahm. Truckenbrodts leitende Stellung im Konstanzer Flugwesen war so selbstverständlich, dass zwischen der LVK und ihm bis zu seiner Entlassung offenbar kein Arbeitsvertrag aufgesetzt wurde.

Das eigenmächtige Vorgehen Truckenbrodts führte im Dezember 1932 zu seinem Rücktritt als Geschäftsführer der LVK und seiner vorübergehenden Entlassung als Pilot des Wasserflugbetriebs. Truckenbrodt hatte sich vom Konto des Wasserflugbetriebs ohne Genehmigung einen Vorschuss von knapp 3 000,- RM bewilligt. Als der Aufsichtsrat davon erfuhr und bei einer daraufhin angeordneten eingehenderen Prüfung der Geschäftsbücher der LVK diese zum Teil nur unzureichend geführt vorfand, war Truckenbrodt als Geschäftsführer nicht mehr zu halten. Dass die Dornier Metallbauten GmbH wegen der ihrer Meinung überzogenen Gehaltsforderungen Truckenbrodts die schon lange fällige Unterzeichnung des Vertrages für den gemeinschaftlichen Betrieb der Rundflüge mit der LVK weiter hinauszögerte, erleichterte den Aufsichtsratsmitgliedern die Entscheidung zusätzlich. Außerdem waren wilde Gerüchte über das Fehlverhalten Truckenbrodts im Umlauf. Die politischen Gegner Moerickes nahmen ihn wegen dieses «Falls» publizistisch unter Beschuss. Die nationalsozialistische Bodensee-Rundschau fragte im Dezember 1932, *ob das, was die Kolportage vom Geschäftsführer, Flieger Truckenbrodt, über den Bezug von Leder- und Pelzmäntel, von Reisen- und Inse-*

61 »Nachrichten für Luftfahrt« vom 8. Oktober 1932.

62 Das Folgende zu den Personalsachen der LVK und deren Entwicklung 1932–1936, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 4269.

*ratsprovisionen, von Stoffen und Nachtjacketen à conto Luftverkehrsgesellschaft Konstanz berichtet, wahr ist oder nicht*, und inwieweit der Oberbürgermeister seine Aufsichtspflichten vernachlässigt habe. Der Beschluss des Aufsichtsrates vom 14. Dezember 1932 gab Truckenbrodt die Möglichkeit, mit *Rücksicht auf die Verdienste, die sich Herr Truckenbrodt schon um die Gesellschaft erworben hat*, sein Amt als Geschäftsführer der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz freiwillig niederzulegen. Truckenbrodt erklärte noch während der Sitzung in einer vorbereiteten Stellungnahme seinen Rücktritt.

Die Turbulenzen bei der LVK lockten eine alte Interessentin, die Badisch-Pfälzische Lufthansa (BPL), wieder auf den Plan. Ab 1926 war die BPL mehrmals an die LVK mit dem Vorschlag herangetreten, den gesamten Bodensee-Wasserflugbetrieb der LVK zu übernehmen. Auch das badische Innenministerium befürwortete im *Interesse der Vereinheitlichung des Luftverkehrs* die Vereinigung beider Gesellschaften und übte diesbezüglich seit Anfang der 30er Jahre besonderen Druck auf die LVK aus. Die teuer behauptete Selbstständigkeit wollte aber lange Zeit weder die Mehrheit des Aufsichtsrats noch die Geschäftsführung aufgeben. Anfang 1933 befand sich die LVK jedoch in einer Zwangslage. Das Wasserflugzeug *Konstanz*, mit dem in den letzten Jahren die Rundflüge am Bodensee ausgeführt worden waren, war stark reparaturbedürftig. Die LVK konnte die hohen Instandsetzungskosten nicht aufbringen. Die Verschmelzung mit der BPL garantierte wenigstens den Fortbestand des Wasserflugbetriebs.<sup>63</sup> Die BPL übernahm sämtliche Geschäftsanteile der LVK, nachdem das Aktienkapital auf 20 000,- RM zusammengelegt worden war, und gab dafür Aktien der BPL aus. Die LVK und der Aufsichtsrat blieben aber weiter bestehen, was das Ende der Selbstständigkeit weniger bitter machte, doch ging die Flughafenleitung an die BPL. Dornier erklärte sich bereit, den Flugbetrieb 1933 mit der BPL wie zuvor mit der LVK durchzuführen.<sup>64</sup>

Das größte Problem der LVK bzw. BPL war nun, qualifiziertes Personal für Flughafen und Wasserflugbetrieb zu finden. Ernst Schlegel, der den Posten des Geschäftsführers ehrenamtlich übernommen hatte, und auch in den Aufsichtsrat der LVK und BPL einzog, trat schon im Mai 1933 wieder zurück. Die Mitglieder des gerade gegründeten *SS-Fliegersturms* hielten den Flugplatz mehr oder weniger besetzt, so dass ein geregelter Flughafenbetrieb kaum möglich war. Schon im Jahr zuvor hatte ein langwieriger Rechtsstreit der LVK bzw. Truckenbrodts mit dem nationalsozialistischen *Flugsportverein Dossenbach* um die Benutzung des Flughafens durch den Flugsportverein einigen Staub aufgewirbelt und das Verhältnis zwischen Flughafenleitung und den nationalsozialistischen Hobbyfliegern vergiftet.<sup>65</sup>

63 Inwieweit die nationalsozialistische »Machtergreifung« bzw. die dadurch bedingten neuen Machtverhältnisse in Konstanz und Baden die Verschmelzung von BPL und LVK beeinflussten, muss vorerst offen bleiben.

64 Der Stadtratbeschluss zu dem Zusammengehen der LVK mit der BLP und die dazugehörige Vorlage an den Bürgerausschuss zur Genehmigung in StAKN S II 16518 (»Wasserflugzeughalle am Rhein, 1929–1945«).

65 StAKN S II 16528 (»Der nationalsozialistische Flugsportverein Dossenbach 1932«), S II 6732 (U. a. Prozessakten gg. Flugsportverein Dossenbach 1932), S II 6733 (U. a. wg. Prozess gg. Flugsportverein Dossenbach 1933–1934).

Schlegel wurde das Ziel einer Verleumdungskampagne des Fliegersturms, der ihn als *Marxisten* und *Soldatenrat* zu diffamieren versuchte und schließlich zum Rücktritt zwang. Der Aufsichtsrat der LVK hatte sich außerdem gegen Truckenbrodts Wiedereinstellung als Flugzeugführer für die Saison 1933 ausgesprochen. Die Versuche, einen qualifizierten Ersatz zu bekommen – und nach *den trüben Erfahrungen beim Bodensee-Aero-Lloyd* wollte Dornier für den Flugbetrieb nur einen ganz *erstklassigen Flugzeugführer* – erwiesen sich als so schwierig, dass für die Saison 1934 wieder Truckenbrodt eingestellt wurde, der dann bis zum Ende des Wasserflugbetriebs der LVK 1936 deren Flugzeugführer blieb. Die Geschäftsführung der LVK wurde bald von einem Vertreter der BLP übernommen.

### Altlasten – Die Abwicklung der BAL

Neben diesen Problemen drohten der LVK durch die Wiederbelebung der Bodensee-Aero-Lloyd erneute Schwierigkeiten.<sup>66</sup> Die BAL hatte ihren Flugbetrieb 1929 zwar eingestellt, existierte aber noch bis Ende 1934, da vor allem die württembergischen Anteilseigner, allen voran Dornier, für die Erhaltung waren. Die LVK hatte kein Interesse an einer Fortführung der BAL. *Es muss auf alle Fälle gelingen, eine nochmalige Zersplitterung des Bodensee-Luftverkehrs zu vermeiden. Die Badisch-Pfälzische Lufthansa AG in Verbindung mit der Luftverkehrsgesellschaft Konstanz hat sich nunmehr zur Führung im Bodensee-Luftverkehr durchgerungen*, schrieb der neue Konstanzer Oberbürgermeister Hermann an der Vertreter der BPL, Hildenbrand, der zu dieser Zeit schon als Geschäftsführer der LVK fungierte. Beim Widerstand Württembergs könne *vielleicht eine Rivalität zwischen Konstanz und Friedrichshafen eine gewisse Rolle spielen*. In einer im Juni 1933 abgehaltenen Gesellschafterversammlung der BAL, vor der viele die Auflösung der Gesellschaft nur noch für eine Formsache gehalten hatten, plädierte die LVK dann auch für die Auflösung, stieß dabei aber auf überraschend starken Widerstand. Besonders Ludwig Siebert, inzwischen zum bayerischen Ministerpräsidenten aufgestiegen, hoffte seine neue Position zur Wiederbelebung der BAL nutzen zu können. Die LVK bewegte sich auf dünnem Eis, als sie bzw. die Badisch-Pfälzischen Lufthansa die Bemühungen Sieberts zu hintertreiben versuchte, das Reichsluftfahrtministerium für die (finanzielle) Unterstützung der BAL zu gewinnen. *Unser Vorgehen muss bei allem sehr vorsichtig sein, damit Württemberg und Bayern nicht zu sehr vor den Kopf gestoßen wird*, bat Hildenbrand Hermann, denn schließlich wollte die LVK in Zukunft auch gerne die Flugverbindungen über Lindau und Friedrichshafen betreiben.

Die BAL verfügte an Fortbewegungsmitteln nur noch über ein altes Ruderboot, ihr Name war mit den schlimmsten Flugunfällen am Bodensee verbunden – diese Tatsachen überzeugten ihre Gesellschafter letzten Endes viel nachhaltiger. Die BAL wurde trotz aller Rettungsversuche Ende 1934 mit einem Verlust von 121 292,71 RM aufgelöst. Die LVK erhielt aus dem Vermögen der BAL noch 5 730,42 RM.

<sup>66</sup> Das Folgende zur Geschichte der Bodensee-Aero-Lloyd GmbH, wenn nicht anders nachgewiesen, in StAKN S II 3453.

### Von der Luftfahrt- zur Flughafengesellschaft Konstanz

Die Rundflüge der LVK entwickelte sich ab 1932 nicht ungünstig. Die Steigerung der Fluggästekzahlen hing vor allem damit zusammen, dass die nach Konstanz kommenden Reiseteilnehmer der NS-Gemeinschaft *Kraft durch Freude (KdF)* zu verbilligten Preisen flogen. Zudem verfügte die LVK seit 1933, nach Ablösung der schrottreifen *Konstanz*, über ein Flugboot vom Typ Dornier Delphin III, mit dem statt zwei Passagieren acht befördert werden konnten. Die Flugeinnahmen stiegen von 1933 bis 1935 von 37 300,- RM auf über 57 400,- RM. Der Wasserflugbetrieb schien sich in Zukunft sogar selbst tragen zu können. Allerdings war das nicht mehr Sache der LVK, die zum 1. August 1936 auf Anweisung Görings den Wasserflugbetrieb abzugeben hatte und endgültig der Deutschen Lufthansa AG angegliedert wurde.<sup>67</sup>

Ab 1937 wurde der Wasserflugbetrieb von der Hansa-Flugdienst GmbH, einem Tochterunternehmen der Deutschen Lufthansa betrieben. Die Tätigkeit der LVK beschränkte sich unter der Federführung der Deutschen Lufthansa auf die Verwaltung des Landflughafens Konstanz. Damit endete endgültig die Tätigkeit der LVK als eigenständige Anbieterin von Flugdiensten. Mit der Änderung des Namens der LVK in *Flughafengesellschaft Konstanz* am 17. Dezember 1938 verschwanden die Ambitionen ihrer Gründer auch aus dem Namen des Unternehmens.<sup>68</sup>

### Die Bedeutung der Luftfahrt im Konstanz der 20er und 30er Jahre des 20. Jahrhunderts

Die Geschichte der Konstanzer Luftfahrt ist keine Erfolgsstory. Die Versuche, Konstanz in den 20er und 30er Jahren an den überregionalen Flugverkehr anzubinden, scheiterten. Dafür kommen mehrere Gründe in Frage: Als relativ kleine Stadt am Rande des Deutschen Reichs verfügte Konstanz über kein genügend großes Einzugsgebiet, als dass sich dort ein Zwischenstop auf internationalen Fluglinien gelohnt hätte. Der Flughafen in Zürich deckte das Schweizer Hinterland von Konstanz ausreichend ab. Der Massentourismus erreichte zwar gerade in dieser Zeit die Bodenseeregion, doch war das Flugzeug noch kein Massenverkehrsmittel. Es fehlten die mittleren und großen Industrieunternehmen, die an der Luftfahrt als Kunden wie als Entwickler neuer Technologien für diese junge aufstrebende Branche interessiert waren. Das war bei der direkten Konkurrenz am Bodensee, der *Zeppelinstadt* Friedrichshafen, die in den 1920er und 1930er Jahren ebenfalls – und erfolgreicher – unter Mithilfe von Dornier den Ausbau ihres Flughafens betrieb, gegeben.

Der Flugbetrieb war zu dieser Zeit ein teures und unsicheres Zuschussgeschäft, das sich eine Stadt mit so beschränkten Finanzmitteln wie Konstanz alleine schlicht nicht leisten konnte. Hinzu kam das von Desinteresse bis Unwillen rei-

<sup>67</sup> StAKN S II 4269.

<sup>68</sup> StAKN S II 16516.

chende Verhalten der Reichs- und Landesbehörden gegenüber den Konstanzer Ambitionen, denen von vornherein – und das wurde Konstanz gegenüber offen ausgesprochen – keine Chance eingeräumt wurde. Der Vertreter der BPL prophezeite schon im Oktober 1926, es werde aufgrund der Politik des RVM nicht zu erreichen sein, *dass Konstanz in die grossen internationalen Fluglinien einbezogen wird*. Und auch die Lufthansa hatte der LVK in einem Schreiben vom August 1928 ihren Standpunkt deutlich gemacht: *Wir halten es grundsätzlich für die Weiterentwicklung des Luftverkehrs für unzweckmässig, die Luftverkehrsstrecken durch häufige Zwischenlandungen verkehrsmässig und wirtschaftlich zu belasten. Wie Ihnen bekannt, wird diese Auffassung auch ausdrücklich vom Reichsverkehrsministerium gestützt.*<sup>69</sup>

Alle genannten Faktoren konnten also auch den damaligen Konstanzer Entscheidungsträgern nicht verborgen bleiben. Es stellt sich die Frage, warum die Stadt und die Luftverkehrsgesellschaft Konstanz sich über Jahre angesichts dieser Situation intensiv um die Anbindung von Konstanz an den internationalen Flugverkehr bzw. den großangelegten Ausbau des Flughafens bemühten, auch wenn dieses Engagement höchst unsicher war.

Ein Grund war mit Sicherheit der Optimismus, der sich Mitte der 1920er Jahre in Konstanz mit der vorübergehenden wirtschaftlichen Stabilisierung einstellte. Mit der wirtschaftlichen Depression setzte dann das Bestreben ein, zumindest zu halten, was erreicht worden war. Ebenso wichtig scheint aber die Suche der Stadt nach einem Ausweg aus der Konstanzer Randlage und der Wiedergewinnung des metropolitanen Status' gewesen zu sein, die Werner TRAPP als *Signatur* der Konstanzer Geschichte zwischen den Weltkriegen charakterisiert hat.<sup>70</sup> Welche Bedeutung man in Konstanz dem Konkurrenzverhältnis zu Friedrichshafen beimaß, wie misstrauisch und hellhörig man auf die Entwicklung in Lindau, Friedrichshafen oder anderswo reagierte, ist hinreichend erläutert worden und unterstreicht, wie sehr der wirtschaftliche Niedergang und der allgemeine Bedeutungsverlust während des Ersten Weltkriegs, der sich besonders schmerzhaft im Vergleich mit den expandierenden Industriestädten Singen oder Friedrichshafen offenbarte, Konstanzer Denken und Handeln prägte.

Wie bedrückend die Abschottung von Konstanz vor allem in Richtung Schweiz Anfang der 1920er Jahre für die Stadt war, und wie stark diese Abschottung als willkürliche Trennung eines die politischen Grenzen übergreifenden regionalen Zusammenhangs empfunden wurde, hat jüngst wiederum Werner TRAPP verdeutlicht.<sup>71</sup> Dieses *Paradies ohne Grenzen*, wie man sich an die Vorkriegsverhältnisse, als *unsere liebe Heimat am Bodensee ein Ganzes*<sup>72</sup> war, erinnerte, schien die Luftfahrt wieder in größere Nähe rücken zu können.

69 StAKN S II 11791.

70 BURCHARDT, SCHOTT, TRAPP (wie Anm. 26), S. 148.

71 TRAPP, Werner: Kleiner Grenzverkehr mit großen Hindernissen – Deutsche und Schweizer in der Region Konstanz zwischen Erstem Weltkrieg und Nachkriegskrise, in: Hegau 58 (2001), S. 89–126.

72 Konstanzer Zeitung vom 01. 02. 1924. Zitiert nach TRAPP (wie Anm. 71), S. 92.

Die Versuche zur Wiedergewinnung des metropolitanen Status' waren in Konstanz wiederum eng verzahnt mit dem erwähnten Wandel des städtischen Leitbilds weg vom Handels- und Wirtschaftszentrum hin zur Fremdenverkehrsmetropole. Dieser Wandel setzte zwar schon in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts ein, gewann aber mit der Entstehung des Massentourismus in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts noch einmal stark an Schwung. Dementsprechend wurde die städtische Verkehrspolitik, die einen effektiven Zustrom der Touristen möglich machen sollte, zum wichtigsten Instrument der Konstanzer Stadtentwicklung. Aber gerade in dieser Hinsicht waren die Konstanzer Erfahrungen fast ausschließlich durch Misserfolge geprägt: die wenig erfolgreichen Versuche zur Entwicklung der Dampfschiffahrt in den 1830er Jahren, der verspätete Eisenbahnanschluss 1863 und der immer wieder verpasste Anschluss an die wichtigen Eisenbahnlinien, der lediglich geplante Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtstraße. Besonders das letzte Projekt hatte vor dem Ersten Weltkrieg in Konstanz die längst aufgegebenen Hoffnungen auf einen Anschluss an die großen internationalen Verkehrsströme wieder aufleben lassen.<sup>73</sup> *Die Zukunft von Konstanz liegt auf dem Wasser* postulierte in diesem Zusammenhang 1908 die Konstanzer Zeitung in Variation eines kaiserlichen Ausspruchs.<sup>74</sup> In den 1920er Jahren knüpfte das Konstanzer Engagement auf dem Gebiet der Luftfahrt daran direkt und wörtlich an. Hier konnte sich Konstanz unter den deutschen Städten zu den Pionieren zählen, lief man endlich einmal nicht der Entwicklung hinterher, sondern wollte sie mitbestimmen. Als eines der ersten massenmedial vermittelten zeitgenössischen Symbol der Moderne entwickelte die Luftfahrt dabei sicher noch zusätzliche Anziehungskraft.<sup>75</sup> Nun lag die Konstanzer Zukunft *in den Lüften*<sup>76</sup>, einem Raum, in dem sich die Zentren und peripheren Bereiche scheinbar völlig neu konstituieren ließen.

Die Luftfahrt, die sich anschickte den Verkehr auf ähnlich grundlegende Weise wie die Eisenbahn zu revolutionieren, schien eine – vielleicht die letzte – Chance, die Versäumnisse früherer Verkehrspolitik wett zu machen. Die Luftfahrt selbst versprach bisher ungeahnte Möglichkeiten bei der Überwindung räumlicher Beschränkungen. So konnte der erträumte Ausbau von Konstanz zu einem Knoten- oder Mittelpunkt der internationalen Luftfahrt einen wichtigen symbolischen Eigenwert in der sich ihrer randständigen räumlichen Lage nur zu bewussten Stadt entwickeln. Entsprechend beharrlich, teilweise jenseits

73 Vgl. ZANG, Gerd: Der Griff nach dem Weltverkehr. Der wiederholt gescheiterte Versuch der Konstanzer Bürger, die Stadt im 19. Jahrhundert an den internationalen Verkehr anzuschließen, in: MATZERATH (wie Anm. 5), S. 79–108.

74 Zitiert nach ZANG (wie Anm. 73), S. 106.

75 Vgl. zu diesem Aspekt neben der schon zitierten Literatur NEUFELD, Michael J.: Weimar Culture and Futuristic Technology. The Rocketry and Spaceflight Fad in Germany 1923–1933, in: *Technology and Culture* 31 (1990), S. 725–752.

76 Dieses Motto findet sich in der zeitgenössischen Diskussion des Öfteren. So Truckenbrodt in seinem Bericht zur Entwicklung der Konstanzer Luftfahrt seit Kriegsende. StAKN S II 16516.

wirtschaftlich-rationaler Erwägungen, bemühte man sich um die Verwirklichung.<sup>77</sup> Insofern markiert die Geschichte der Konstanzer Luftfahrt – oder besser: die Geschichte der Pläne der Konstanzer Entscheidungsträger zur Entwicklung der Luftfahrt – eine bemerkenswerte Variante in der langen Reihe Konstanzer Bemühungen, zu der im wahrsten Wortsinn zentralen Bedeutung einer Konzilsstadt zurückzufinden.

### Zahlen zur Schwarzwaldfluglinie<sup>78</sup>

Jahr	Fluggäste KN an	Fluggäste KN ab
1925	145	147
1928	266	259
1930	251	226
1931	310	238
1932	352	316
1933	286	277
1934	308	272

<sup>77</sup> Allerdings sei hier abschließend noch einmal betont, dass die Konstanzer Pläne angesichts der allgemeinen zeitgenössischen Vorstellungen von der zukünftigen großen Bedeutung der Luftfahrt und der angesprochenen engen Verknüpfung von Luftfahrt und aktuellem Lebensgefühl keineswegs schlicht als irrational abgewertet werden können. Die heutigen Hoffnungen auf die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien bilden dazu vielleicht ein Äquivalent. Interessant ist vor allem die Parallele von Luftfahrt und Internet in Bezug auf die mit beiden Phänomenen verknüpfte »Enträumlichung« der Welt. SCHOTT, Dieter: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die »Produktion« der modernen Stadt Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918, Darmstadt 1999, S. 10, macht auf eine ähnliche Analogie zwischen den *Debatten über die Technikfolgen der Mikroelektronik der 1980er Jahre* und den *Debatten und Einschätzungen der Elektrotechnik in den 1880er und 1890er Jahren* aufmerksam. Auch hier ging es in beiden Fällen um die Veränderung bzw. Überwindung *traditioneller Muster räumlicher Anordnung*.

<sup>78</sup> StAKN S II 6737.

Flugergebnisse des Konstanzer Wasserflugbetriebs  
 geflogen von Willy Truckenbrodt unter den Firmen  
 Bodensee Luftverkehrsgesellschaft W. Truckenbrodt & Cie. bzw. LVK  
 (zeitgenössische Statistik)<sup>79</sup>

Jahr	Zahl d. Flüge	Zahl d. Fluggäste	Flugzeit Std./Min.	Geflogene km
1922	1 000	2 000	250	30 000
1923	1 000	2 000	250	30 000
1924	900	1 900	230	27 000
1925	400	1 000	141/40	17 000
1925	459	913	106	12 720
1926	1 252	2 924	256/20	30 760
1927	759	2 081	239/40	28 760
1928	1 317	3 384	277/45	33 330
1929	1 320	2 948	267/05	32 050
1930	1 445	3 232	262/10	31 460
1931	1 416	3 145	239/50	28 780
1932	1 693	3 299	288/35	34 630

Zeitgenössische Statistik zur Entwicklung der LVK<sup>80</sup>

Jahr	Zahl d. Flüge	Zahl d. Fluggäste	Flugzeit Std./Min.	Geflogene km
1933	1 049	5 672		
1934	131	k. A.	19/7	2 867
1934	4	k. A.	0/21	45
1934	1 661	7 986	309/17	46 465
1935	1 903	10 039	349	52 440
1936	1 694	9 053	k. A.	48 650

Anschrift des Verfassers:

Patrick Oelze M.A., Konradigasse 14, D-78462 Konstanz

<sup>79</sup> StAKN S II 6737.

<sup>80</sup> StAKN S II 6737.