

# Die Entwicklung des Heidelberger Fremdenverkehrs 1840 bis 1914

## Aufschwung, Stagnation und Förderung im Eisenbahnzeitalter<sup>1</sup>

### 1. Heidelberg - „Das Höchstmögliche an Schönheit“

„One thinks Heidelberg by day - with its surroundings - is the last possibility of the beautiful; but when he sees Heidelberg by night, a fallen Milky Way, with that glittering railway constellation pinned to the border, he requires to consider upon the verdict.<sup>2</sup>“

Mit diesen Worten beschrieb der US-amerikanische Schriftsteller Samuel Langhorne Clemens, besser bekannt unter seinem Pseudonym Mark Twain, die Stadt Heidelberg im Großherzogtum Baden als „das Höchstmögliche an Schönheit“. Im Rahmen seiner sechzehnmonatigen Europareise verweilte er ab Mai 1878 einen Großteil des Sommers in Heidelberg und hielt seine Erlebnisse in einem Reisebericht für die Nachwelt fest. ‚A tramp abroad‘ bestätigt Heidelbergs Ruf als internationalen Sehensuchtsort und als Inbegriff der Romantik. Twain reiht sich damit nahtlos in die endlose Reihe von Künstlern, Dichtern und Persönlichkeiten ein, welche Heidelberg beschrieben, bedichtet, abgebildet oder besungen haben. Spätestens seit dem Ende der Napoleonischen Kriege und den damit einhergehenden Friedensbemühungen der europäischen Großmächte durch den Wiener Kongress von 1814 erwachte in Europa eine neue Reiselust und Heidelberg wurde zum Reiseziel schlechthin. Bereits im Postkutschenzeitalter war die „Vaterlandsstädte Ländlichschönste“ für die reisefreudigen und privilegierten Schichten ein absolutes Muss. Mit dem Durchbruch der Eisenbahn als neuem Verkehrsmittel traten indes grundlegende Veränderungen im Reiseverkehr ein. Die touristische Reise wurde schneller, sicherer und bezahlbarer und es kam rasch zu einer Erweiterung der reisenden Personenkreise. Die Eisenbahn als modernes Personenbeförderungsmittel und ihre Auswirkungen auf den Fremdenverkehr stellten Heidelberg deshalb innerhalb weniger Jahrzehnte vor zahlreiche Herausforderungen.<sup>3</sup> Die völlige Umwälzung des Heidelberger Fremdenverkehrs vom Bau der ersten Eisenbahnlinie nach Heidelberg im Jahr 1840 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Da für diesen Zeitraum keine durchgängige verlässliche Fremdenstatistik existiert, wird der Fremdenverkehr im Wesentlichen anhand der Entwicklung des Heidelberger Hotelwesens nachvollzogen. Nach einem kurzen Blick auf vorhandene Studien wird untersucht, wie die Eisenbahn den Fremdenverkehr in Heidelberg beförderte und eine regelrechte Gründerzeit der Hotelindustrie bewirkte. Im Anschluss daran werden die Gründe für die um die Jahrhundertwende einsetzende Stagnation des Fremdenverkehrs erörtert. Schließlich beschäftigen wir uns mit der daraus resultierenden, offenkundigen Notwendigkeit der Gründung eines städtischen Verkehrsvereins im Jahr 1911 und seiner für den Fremdenverkehr entwicklungsfördernden Maßnahmen bis zum Kriegsbeginn 1914.<sup>4</sup> Nicht zu verkennen ist, dass auch an-

dere maßgebliche Aspekte der Tourismusentwicklung bestehen, die an dieser Stelle nicht in die Argumentation einfließen, so z.B. der zunehmende und durch den Bau der Stadthalle forcierte Kongresstourismus, die Universitätsjubiläen 1886 und 1903 sowie die romantisierende Vermarktung der Stadt.

## **2. Zum Forschungsstand**

Angesichts seiner enormen kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung mag es überraschen, dass eine umfassende historische Aufarbeitung des Fremdenverkehrs in Heidelberg bislang ausblieb. Obwohl es nicht an aktuellen Veröffentlichungen zur Heidelberger Stadtgeschichte mangelt, wurde der Aspekt des Fremdenverkehrs oftmals entweder nur geringfügig aufgegriffen oder gänzlich ausgespart.<sup>5</sup> Auch vertiefende Einzeluntersuchungen zu den weitreichenden Umwälzungen für die Stadt Heidelberg im Eisenbahnzeitalter sucht man bisher vergebens. Lediglich der Bau der badischen Eisenbahnlinie und die Eröffnung des Heidelberger Bahnhofs sind historiographisch aufgearbeitet.<sup>6</sup> Um sich der Thematik dennoch annähern zu können, muss auf Arbeiten zurückgegriffen werden, die bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts verfasst wurden. Anzuführen ist die 1911 veröffentlichte grundlegende Untersuchung „Fremdenverkehr und Hotelindustrie in Heidelberg“ von Linna Eisenmann. Außerdem beschäftigt sich eine Studie von Hellmut Büchler aus dem Jahr 1922 vor allen Dingen aus privat- und volkswirtschaftlicher Sicht mit dem „Heidelberger Hotelwesen“. Zur allgemeinen Verkehrsentwicklung der Stadt konnte die Dissertation „Der Fremdenverkehr von Heidelberg und seine wirtschaftliche Bedeutung“ von Karl Lutheringhausen herangezogen werden. Obwohl seine Abhandlungen über das Hotelwesens zu großen Teilen von Büchler übernommen sind, ergänzt er dessen Ausführungen durch wichtige Zusatzinformationen wie etwa einer Zusammenstellung der Fremdenziffern von 1901 bis 1922. Christoph Ahlemann dokumentiert die Geschichte der vom Tourismus geprägten Stadt am Beispiel der „Heidelberger Hotels von 1780 bis heute“. Sein 2008 erschienener Bildband wartet mit zahlreichen zeitgenössischen Illustrationen auf, welche er aus den Archiven der Stadt, vor allem aber auch aus Privatbesitz, zusammengetragen hat. Ferner sei auf den erst jüngst von Frieder Hepp herausgegebenen Katalog zur Ausstellung des Kurpfälzischen Museums Heidelberg mit dem Titel „Reiselust - Vom Pilger zum Pauschaltourist“ hingewiesen. (Siehe Anm. 3) Obwohl Heidelberg als Reiseort vom Herausgeber und den Katalogautoren hinreichend thematisiert wird, legen sie keine umfassende Überblicksdarstellung des Heidelberger Fremdenverkehrs im Wandel vor.<sup>7</sup> Als Quellentexte standen der Verfasserin die Archivbestände des 1911 gegründeten „Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V.“, insbesondere der Jahresbericht des Vereins für das Geschäftsjahr 1911/12 zur Verfügung. Dieser liefert, ebenso wie zusätzlich aufgefundene Stadtratsakten, Auskünfte über die Tätigkeiten des Vereins. Des Weiteren bieten die Chroniken der Stadt Heidelberg sowie das Heidelberger Fremdenblatt Hinweise auf den Fremdenverkehr in Heidelberg.<sup>8</sup>

### 3. Aufschwung des Heidelberger Fremdenverkehrs durch die Eisenbahn

Die am Neckar gelegene nördlichste Kreisstadt des Großherzogtums Baden war um die Mitte des 19. Jahrhunderts eines der beliebtesten Reiseziele Europas. Gäste aus aller Welt rühmten Heidelbergs landschaftliche Schönheit am Talaustritt des Odenwaldes, das einzigartige Flair der alten Universitätsstadt sowie die harmonische Dreigliederung von Berg, Ebene und Fluss, akzentuiert durch Schloss, Altstadt und Alte Brücke. Die knapp 15.000 Einwohner zählende Stadt blieb auch im 19. Jahrhundert noch landwirtschaftlich geprägt. Neben dem Verlags- und Druckereiwesen spielte vor allem das Fremdenverkehrsgewerbe eine gewichtige wirtschaftliche Rolle. Der Fremdenverkehr wurde seit jeher durch die vorteilhafte geographische Lage Heidelbergs am Kreuzungspunkt mehrerer Verkehrswege begünstigt. In Nord-Süd-Richtung verlief die alte Heer- und Handelsstraße, nach Osten führt das Neckartal Richtung Heilbronn und im Westen lag die kräftig prosperierende Hafenstadt Mannheim.<sup>9</sup> Während das Reisen mit der Kutsche im 19. Jahrhundert bereits wesentliche Verbesserungen erfahren hatte, revolutionierte der Durchbruch der Eisenbahn als modernes Personenbeförderungsmittel das touristische Reisen innerhalb weniger Jahrzehnte.<sup>10</sup> Das deutsche Eisenbahnnetz dehnte sich zwischen 1840 und 1850 auf 6.044 Kilometer aus. Während im Jahr 1845 annähernd 36.500 Personen die Strecke zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg mit der Postkutsche zurücklegten, nutzten zwei Jahre später bereits 770.000 Passagiere die Eisenbahn. Nachdem die Verbindungen zwischen den Städten ausgebaut worden waren, nahm die Fahrgeschwindigkeit und Zugkraft der Lokomotiven allmählich zu. In der Folge wurde die Reisedauer bei gleichzeitiger Erhöhung der Passagierkapazitäten gesenkt. Die bald einsetzende hohe Auslastung wirkte sich günstig auf das Tarifsystem aus, was die Fremdenziffern deutlich anschwellen ließ. Heidelberg erlebte durch den Bau der Eisenbahn einen nie dagewesenen Zustrom an Reisenden.

Aquatintaradierung von Jakob Tanner, Erstfahrt eines Zuges von Heidelberg nach Mannheim am 12. Sept. 1840 (Quelle: Christoph Ahlemann: Heidelberger Hotels von 1780 bis heute. Ein Bilderbuch für Reisende, Heidelberg 2008, S. 18, G. Debon)



Am 12. September 1840 begann die badische Eisenbahngeschichte mit der Eröffnung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebs zwischen Mannheim und Heidelberg mit Friedrichsfeld als Zwischenstation. Der Heidelberger Bahnhof wurde als Kopfbahnhof an das an die Karlsruher Straße angrenzende Gelände im Westen der Stadt

gebaut. Danach ging es Schlag auf Schlag: 1843 wurde die Badische Staatsbahn in Richtung Karlsruhe, im Jahr 1846 die Main-Neckar-Bahn Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg in Betrieb genommen. Im Herbst 1862 wurde der Bahnhof Heidelberg für die Ost-West-Richtung zum Durchgangsbahnhof umgestaltet, damit die Odenwaldbahn ihren Betrieb aufnehmen konnte.<sup>11</sup>



Übersichtsplan von Heidelberg, 1911 (Abb. in: Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs e.V.: Heidelberg. Den Fremden gewidmet vom Verkehrsverein, Heidelberg 1911, S. 1)

Parallel dazu lässt dich der Aufschwung des Heidelberger Fremdenverkehrs im Zeitraum von 1840 bis 1890 gut anhand der Entwicklung des Heidelberger Hotelwesens nachvollziehen. Vor dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters konzentrierten sich die Beherbergungsstätten auf den Umkreis der Alten Brücke und die hintere Altstadt. Der „Gasthof Prinz Carl“, der „Badische Hof“ und der „Goldene Hecht“ waren die drei führenden Gasthöfe mit insgesamt 136 Betten. Die sich anbahnende Verschiebung der Verkehrsströme auf die Eisenbahn führte schon seit Bekanntgabe des Bahnbauprojekts zu einem regelrechten Kampf um die Bauplätze in Bahnhofsnähe.<sup>12</sup> 1840 begann eine etwa 30 Jahre währende „Gründerzeit“ der örtlichen Hotellerie, in der vor allem in den sogenannten „Städtischen Anlagen“ sowie an anderen bahnhofsnahe Standorten sieben neue Häuser errichtet wurden. Nur der 1845 eröffnete „Schwarze Adler“ entstand noch in der Altstadt. Bächler konstatiert – allerdings auf schmaler Datenbasis – dass die alten, gutbekannten Gasthöfe in der Altstadt trotz der Verschiebung des Beherbergungswesens keine Einbußen hatten, im Gegenteil, dass sie sogar eher prosperierten. Im Zeitraum 1845 bis 1879 wurden doppelt so viele Hotels erbaut, wie vorher in einem mehr als zweimal so großen Zeitraum von 1780 bis 1840. Die Bettenzahl hat sich in dieser Zeitperiode annähernd verdreifacht: Während den anreisenden Fremden um 1840 noch 136 Betten zur Verfügung standen, waren es im Jahr 1870 um die 510. Im Jahr 1877 entstand

in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes das „Grand Hotel“, später in „Heidelberger Hof“ umbenannt, dessen inneres und äußeres prunkvolles Aussehen ganz dem Stil der Zeit entsprach.<sup>13</sup> Im nachfolgenden Zeitraum wurde die Bauperiode des Hotelwesens zum Abschluss gebracht. Es wurden ferner ein halbes Dutzend kleinerer Hotels mit Restaurantbetrieb geschaffen.<sup>14</sup> Zudem vermehrten einige Hotels ihre Bettenanzahl, sodass Eisenmann für 1899 einen Bestand von 945 Schlafplätzen errechnete.<sup>15</sup>



Postkartenansicht des „Grand Hotel“ von 1905 (Quelle: Christoph Ahlemann: Heidelberger Hotels von 1780 bis heute. Ein Bilderbuch für Reisende, Heidelberg 2008, S. 40, Vermögen und Bau Baden-Württemberg).

#### 4. Stagnation des Heidelberger Fremdenverkehrs um 1900

Die Technisierung und Professionalisierung der Verkehrsmittel stellte den Reiseverkehr ab den 1890er Jahren auf eine neue Basis. Neben Schnelldampfern und Expresszug-Linien kam es zu einer Verbesserung der Straßen- und Verkehrswege, der Errichtung von Dampf- und elektrischen Bahnen sowie zu Erleichterungen im Zollwesen und Geldwechsel.<sup>16</sup> Der Bahnverkehr wurde mit der Einführung der mitteleuropäischen Zeit in Deutschland im Jahr 1893 zeitlich kalkulierbar. Obwohl es nicht zu leugnen ist, dass die erleichterten Verkehrsverhältnisse und die Verbilligung des Reisens sich positiv auf die Besucherbilanz Heidelbergs auswirkten, dürfen die Veränderungen des Reiseverhaltens nicht nur auf die Steigerung der Gästezahlen reduziert werden. Während sich in früheren Zeiten lediglich eine privilegierte Minderheit von Adel und Klerus sowie berufsbedingt auch Kaufleute und Handwerker auf Reisen begaben, lockerte sich mit der Eisenbahn allmählich die Exklusivität des Rei-

sens.<sup>17</sup> Die touristische Reise wurde nun auch für weniger finanzkräftige Bürgerschichten zugänglich. Öffentlich zum Ausdruck kamen Bedenken über diese Veränderungen zum ersten Mal im Jahresbericht der Heidelberger Handelskammer für das Jahr 1909. Auch wenn darin festgehalten wurde, dass das vergangene Jahr eine höhere Frequenzziffer<sup>18</sup> aufwies als frühere Jahre, so wurde darauf hingewiesen, dass die Zahl derjenigen Fremden, die sich auf der Rückkehr aus dem Süden oder vom Gebirge ein bis zwei Wochen in Heidelberg aufhielten, stark abgenommen hatte. Aber eben diese wohlhabende Schicht von Reisenden war bis dato für die gehobenen Hotelbetriebe die eigentlich lukrative Kundschaft gewesen. Zudem – klagte die Handelskammer – existiere keine zuverlässige Fremdenstatistik, da die amtliche Zählung keine Trennung zwischen Passanten (also Kurzzeitgästen) und permanenten Gästen vornehme.<sup>19</sup> Ab Spätsommer 1910 wurden die Klagen des Jahresberichts der Heidelberger Handelskammer von der örtlichen Tagespresse aufgegriffen und öffentlich eine Stagnation des Heidelberger Fremdenverkehrs diagnostiziert. Diese Entwicklung Heidelbergs zur „Passantenstadt“ – wie Eisenmann in ihrer Untersuchung von 1911 kritisch feststellte – drückte erheblich auf den Ertrag der lokalen Fremdenindustrie, die immerhin einen der wirtschaftlichen Haupterwerbszweige der Bevölkerung darstellte.<sup>20</sup> Mit Sorge registrierte Eisenmann, dass es 1910 in den elf führenden Häusern der Stadt 1140 Betten gab, also gerade 200 Betten mehr seit 1900. Zudem wies sie auf die Zunahme der Bedeutung der einfachen Gasthäuser im Vergleich zu Häusern ersten Ranges hin. In jüngster Zeit würde selbst das wohlhabende Klientel, das bisher den Großteil der Gäste in Heidelberg gestellt hat, nun ebenso wie die weniger finanzkräftigen Schichten eine günstigere Unterkunft einem Aufenthalt in einem gehobenen Hotel vorziehen. Die auf ein Minimum herabgesunkene Aufenthaltsdauer sei laut Eisenmann der Grund, warum die Hochsaison in Heidelberg, ganz im Gegensatz zu früheren Jahren, im Durchschnitt auf die Dauer von knapp drei Wochen auf die Zeit von 20. Juli bis 10. August beschränkt werden müsse. Als zusätzliche Gründe für diese sehr gut von Besuchern frequentierte Zeitspanne führte sie den Einfluss des Ferienbeginns der süddeutschen Schulen sowie den Semesterschluss der Heidelberger Universität an. Außerdem würden die großen Stiftungsfeste der Studierenden, zu welchen zahlreiche in- und ausländische Gäste anreisen, im Sommer stattfinden und in diesem Zeitraum zudem eine Reihe von Festlichkeiten seitens der Stadt Heidelberg durchgeführt werden.<sup>21</sup>

An dieser Stelle darf nicht unerwähnt bleiben, dass die von Eisenmann gestellte Diagnose durchaus kritisch gesehen werden muss. Ihre Argumentation stützt den Lobbyismus der hiesigen Spitzenhoteliers, in deren Kreisen sie sich offenbar bewegte. Die Hoteliers des gehobenen Sektors reagieren auf den Verlust ihrer Stammkundschaft und den damit verbundenen Einkünften mit ausgesprochener Krisenstimmung. Sie verfolgen mit ihren notorischen Klagen erkennbar aber erfolglos das Ziel ihre schwindende Vorrangstellung im Hotelsektor zu verteidigen.

Eine andere Erklärung der Stagnation des Heidelberger Fremdenverkehrs um die Jahrhundertwende ist jedoch ungleich triftiger als die von Eisenmann. Die Heidelberger Hotellerie hatte offensichtlich die Komforterwartungen ihrer Kunden zu lange ignoriert. In den besseren Häusern der deutschen Großstädte gehörten schon vor der Jahrhundertwende fließendes Wasser in den Zimmern, elektrische Beleuchtung,

Aufzüge sowie geschlossene Appartements mit Bad zum Standard. Einerseits waren die alten Gebäude in Heidelberg für den nachträglichen Einbau der modernen Anlagen nicht optimal geeignet, andererseits war diese Art der Renovierung und des inneren Umbaus sehr kostspielig.<sup>22</sup> So wurde erst ab 1901 die Zentralheizung in verschiedenen Hotels, wie dem „Hotel Victoria“, dem „Darmstädter Hof“ und dem „Europäischen Hof“ sowie dem „Grand Hotel“, eingerichtet und die Hotels nach und nach an die städtische Stromversorgung angeschlossen.<sup>23</sup>

Die Erweiterung der seit 1890 zum Schloss verkehrenden Bergbahn Richtung Königsstuhl im Juni 1907 trug ebenfalls zur Entwicklung Heidelbergs zur „Passantenstadt“ bei.<sup>24</sup> Die Bahn und ihre erhebliche Zeitersparnis auf dem Weg zum Heidelberger Schloss ermöglichte es den Gästen „morgens in Heidelberg anzukommen und abends mit dem Gefühl abzureisen, alles gesehen zu haben, was zu sehen ist und was die Stadt überhaupt bieten kann.“<sup>25</sup> Aus diesen Gründen stagnierte der Fremdenverkehr in der Neckarstadt und Heidelberg wurde unweigerlich zu einer „Passantenstadt“.

## **5. Förderung des Fremdenverkehrs durch den Verkehrsverein bis 1914**

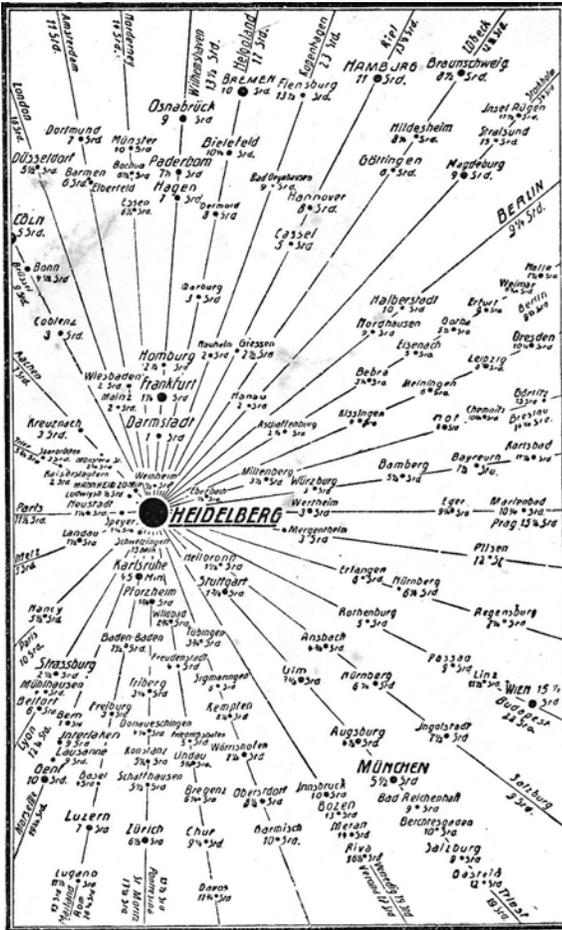
Als Folge der Diskussionen zur Stagnation des Fremdenverkehrs in der Heidelberger Presse bildeten Anfang 1911 Bürger unterschiedlichster Herkunft und Berufe ein Komitee, das mit einem Aufruf zur Bildung eines Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung an die Öffentlichkeit trat.<sup>26</sup> Es erfolgte eine Einladung an die Bevölkerung sich an der Gründung eines solchen Vereins zu beteiligen und sich am Freitag, den 3. Februar 1911, zur konstituierenden öffentlichen Versammlung einzufinden. Am 10. März 1911 fand im Saal des Kaufmännischen Vereins in der Hauptstraße 77 die Gründungsveranstaltung statt. Lutheringhausen vermerkte, dass an diesem Tag 21 Vereine und einige hundert Bürger dem Verein als Mitglieder beitraten.<sup>27</sup>

Im Jahresbericht des ersten Geschäftsjahres wurde eingehend darauf hingewiesen, dass der Herzog von Sachsen, Prinz Wilhelm von Sachsen-Weimar, für den Posten als 1. Vorsitzender des Vereins gewonnen werden konnte.<sup>28</sup> Der Vorstand und der Verwaltungsrat setzten sich ausnahmslos aus Personen zusammen, die aufgrund ihres Berufsstandes politischen und wirtschaftlichen Einfluss in Heidelberg besaßen. Nach der Konstitution des Vereins wurde unverzüglich mit der Aufteilung, Planung und Umsetzung der Aktivitäten begonnen. Zu diesem Zweck wurden neben dem Vorstand und dem Verwaltungsrat eine Vergnügungskommission, eine Reklamekommission und eine Finanzkommission gebildet.<sup>29</sup>

In Anlehnung an Eisenmanns Studie, aber auch unter Bezugnahme auf den Jahresbericht der Heidelberger Handelskammer, konstatierte der Verein, dass die Stadt es unterlassen habe, auf wirksame Weise für Heidelberg Reklame zu machen.<sup>30</sup> Während andere nach Lage, Größe und Charakter mit Heidelberg vergleichbare Städte in den letzten Jahren dank eifriger Reklamatätigkeiten einen Aufschwung des Fremdenverkehrs erreicht hatten, so die Ansicht des Vereins, blieb Heidelberg in dieser Entwicklung bisher zurück. Um dieses Defizit auszugleichen, machte es sich der Heidelberger Fremdenverkehrsverein zur Aufgabe nachhaltige, zielgerichte-

te Reklametätigkeiten einzuleiten.<sup>31</sup> Der Verein finanzierte seine Tätigkeiten aus den Mitgliederbeiträgen sowie mit Hilfe finanzieller Unterstützung durch die Heidelberger Stadtverwaltung.<sup>32</sup>

Der Verein bemühte sich in den folgenden Jahren verstärkt darum Besucher nach Heidelberg zu locken, indem er Artikel über Heidelberg in den Tageszeitungen veröffentlichte, Inserate in den Zeitungen vor Ort, aber auch benachbarter Städte aufgab sowie eine Zusammenstellung von Veranstaltungen der jeweiligen Wochen im Heidelberger Fremdenblatt herausgab.<sup>33</sup> Das seit 1868 nachgewiesene, im Auftrag des Stadtrats herausgegebene Fremdenblatt war zunächst ein amtliches Verzeichnis der in Heidelberg eintreffenden und anwesenden Fremden. Später wurde es auch als Plattform für Anzeigen und das Konzertprogramm des städtischen Orchesters genutzt. Dasselbe wurde bald nach seiner Gründung zum „Organ des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs“ erklärt und der Inhalt des Blattes durch Veranstaltungen des Vereins und Ausflugstipps in und um Heidelberg ergänzt.<sup>34</sup>



Kürzeste Bahnverbindung ab Heidelberg.

Kürzeste Bahnverbindungen ab Heidelberg, 1911 (Abb. in: Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs e.V.: Heidelberg. Den Fremden gewidmet vom Verkehrsverein, Heidelberg 1911, Rückseite)

Neben der Anbringung eines Orientierungsplanes am Bahnhof und der Reklame durch Plakate ist zudem die Herstellung eines kleinen „Führers von Heidelberg“ mit einer Auflage von 50.000 Exemplaren hervorzuheben, welcher speziell für die ankommenden Fremden bestimmt war.<sup>35</sup> Der kleine Stadtführer enthielt neben allgemeinen Informationen zu Heidelberg und seinen Sehenswürdigkeiten unter anderem einen Stadtplan, Ausflugstipps in die Umgebung, ein Verzeichnis der Heidelberger Firmen nach Branchen geordnet sowie vor allen Dingen ein Verzeichnis der empfohlenen Restaurants und Cafés.<sup>36</sup> Bemerkenswert ist, dass der Verkehrsverein die bisherige Reklame des städtischen „Verkehrsbureaus“ modifizierte. Normalerweise wurden von der Stadt Heidelberg im Verlauf der Sommermonate stetig allgemeine Inserate in einer größeren Anzahl von Zeitungen und Zeitschriften geschaltet. Nun beschränkte sich der Verkehrsverein darauf, lediglich bei besonderen Veranstaltungen Spezialinserate zu bringen.<sup>37</sup>

Da die Ansicht verbreitet war, dass in Heidelberg „nichts los“ sei, bemühte der Verein sich mit der Organisation einer Reihe von Vergnügungen, Gäste in die Stadt zu locken und sie zu einem längeren Aufenthalt anzuregen.<sup>38</sup> Unter anderem wollte der Verein den Besuchern mit der Veranstaltung verschiedener, über das Jahr verteilter „Heidelberger Wochen“ Abwechslung bieten.<sup>39</sup> So fand vom 2. bis zum 11. Juni 1911 die „Heidelberger Pfingstwoche“ mit umfangreichem Programm statt.<sup>40</sup> Es wurde veranlasst, die Schlossbeleuchtung auf den ganzen Sommer zu verteilen, anstatt sie wie bisher nur auf den Zeitraum der touristischen Hochsaison im Sommer zu legen.<sup>41</sup> Es wurde weiter festgelegt einen Blumenbootkorsos am 4. Juli zu veranstalten, um den amerikanischen Besuchern die Gelegenheit zu geben ihren Unabhängigkeitstag zu feiern.<sup>42</sup> Für denselben Tag organisierte der Verein ein Abendfest in der Stiftsmühle sowie eine Réunion im Ballsaal der Stadthalle am 11. Juli. Auch für die regelmäßigen von der Stadt veranstalteten Schlossfeste Anfang Juli wurden Verbesserungen angeregt. Einerseits wurde nun der gesamte Schlossgarten samt des Neptun-Gartens für die Veranstaltung genutzt, andererseits traten verschiedene Verkehrsvergünstigungen in Kraft, um auswärtigen Besuchern die Teilnahme am Fest zu erleichtern.<sup>43</sup>

Der Verein plante überdies, die von Eisenmann kritisierte Konzentration des gesamten Fremdenverkehrs auf die Sommermonate auf das ganze Jahr auszudehnen. Aus einem Schreiben des Verkehrsvereins an den Stadtrat vom Oktober 1912 geht hervor, dass der Verein mit dem Vorschlag eines „Winterprogramms“ an die städtische Verwaltung herantrat, um auch in der kalten Jahreszeit Auswärtige durch Konzerte und Feste zum Besuch Heidelbergs zu bewegen.<sup>44</sup> Des Weiteren regte der Verein an, Vorarbeiten zur Schaffung einer Statistik über die Zahl der Fremden und ihre Aufenthaltsdauer in Heidelberg zu leisten.<sup>45</sup> Nachdem der Verkehrsverein im Jahr 1911 „bei den 8 bis 10 größten Hoteliers das Mißtrauen gegen die Vorschläge überwunden hat und glaubt, auch die 20 nächstgrößten Häuser [...] zu gewinnen“, wurde der Vorschlag gemacht ein besonderes Meldeformular mit Nummerierung der Gäste einzuführen, das von den Meldepflichtigen auszufüllen war.<sup>46</sup> Laut Lutheringhausen kamen die zuständigen Beamten des Bezirksamtes jedoch zu dem Ergebnis, dass die bestehende Handhabung der polizeilichen Fremdenkontrolle einer Änderung nicht bedürfe, da es die polizeiliche Kontrolle verfolgter Personen wesentlich

erschweren würde und zudem die bürokratische Zusatzlast in keinem Verhältnis zu dem damit erzielten Nutzen stehen würde.<sup>47</sup> So wurden die Bemühungen des Verkehrsvereins zur Schaffung einer Fremdenstatistik aufgrund der ablehnenden Haltung seitens des Bezirksamts gar nicht erst in Gang gesetzt.

Für die kurze Zeitspanne von der Gründung des Vereins im März 1911 bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges am 28. Juli 1914 kann festgehalten werden, dass der Verkehrsverein die Entwicklung des Heidelberger Fremdenverkehrs durch verschiedenartige Maßnahmen zu verbessern suchte.<sup>48</sup> Viele dieser Bestrebungen erscheinen rückwirkend als sinnvoll und zielgerichtet. Wie das Heidelberger Fremdenblatt vom 15. September 1914 jedoch deutlich macht, wirkte sich der Ausbruch des Weltkrieges stark auf die Besucherzahlen in Heidelberg aus. Der städtische Fremdenverkehr sollte in der Folge für viele Jahre stark rückläufig bleiben.<sup>49</sup>

## Anmerkungen

- 1 Der vorliegende Artikel ist die überarbeitete Fassung einer Seminararbeit am Lehrstuhl für Neuere Geschichte, Prof. Dr. Roland Wenzlhuemer am Historischen Seminar der Universität Heidelberg im Wintersemester 2016/2017.
- 2 Zitiert nach Harry B. Davis: Mark Twain in Heidelberg, Heidelberg 1985, S. 25.
- 3 Werner Piper (Hg.): Mark Twain. Ein Amerikaner in Heidelberg. Sein Bummel durch Deutschland 1878, Löhrbach 1985, S. 15; Frieder Hepp (Hg.): Reiselust. Vom Pilger zum Pauschaltourist. Eine Ausstellung im Kurpfälzischen Museum Heidelberg vom 6. März 2016 bis 12. Juni 2016, Heidelberg 2016, S. 7f. Die Bezeichnung Heidelbergs als der „Vaterlandsstädte Ländlichschönste“ geht auf die Heidelberg-Ode von Friedrich Hölderlin aus dem Jahr 1798 zurück.
- 4 Die vorliegende Lokalstudie beschränkt ihren Untersuchungszeitraum auf diese Periode, da der Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 den Fremdenverkehr reichsweit vor eine vollkommen veränderte Lage stellte und der Reiseverkehr in den Kriegsjahren sowie auch in der nachfolgenden Phase der wirtschaftlichen Rezession stark eingeschränkt blieb.
- 5 Oliver Fink: Kleine Stadtgeschichte, Regensburg 2015; Hartmut Ellrich: Das historische Heidelberg. Bilder erzählen, Petersberg 2010; Andreas Cser: Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg, Karlsruhe 2007; Elmar Mittler: Heidelberg. Geschichte und Gestalt, Heidelberg 1996.
- 6 Deutsche Bundesbahn: Eisenbahnen nach Heidelberg. 1840 – 1955 – 1980. Jubiläumsschrift. 140 Jahre Eisenbahn in Heidelberg, Heidelberg 1980; Bundesbahndirektion Karlsruhe (Hg.): 115 Jahre Bahnhof Heidelberg. 1840–1955. Festschrift zur Eröffnung des Heidelberger Hauptbahnhofs am 5. Mai 1955, Heidelberg 1955; Wolfgang von Hippel, Joachim Stephan, Peter Gieber, Hans-Jürgen Enzweiler: Eisenbahnfieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990.
- 7 Linna Eisenmann: Fremdenverkehr und Hotelindustrie in Heidelberg. Nach einem Vortrag von Linna Eisenmann, Heidelberg 1911; Hellmut Büchler: Das Heidelberger Hotelwesen, Heidelberg 1922; Karl Lutheringhausen: Der Fremdenverkehr von Heidelberg und seine wirtschaftliche Bedeutung, Kaiserlautern 1926; Christoph Ahlemann: Heidelberger Hotels von 1780 bis heute. Ein Bilderbuch für Mitreisende, Heidelberg 2008.
- 8 Chronik der Stadt Heidelberg für das Jahr 1912, 20. Jg. Im Auftrag des Stadtrats bearb. von Dr. Ferdinand Rösiger, Gymnasialdirektor a.D., Heidelberg 1915; Chronik der Stadt Heidelberg für das Jahr 1913, 21. Jg. Im Auftrag des Stadtrats bearb. von Dr. Ferdinand Rösiger, Gymnasialdirektor a.D., Heidelberg 1915; Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V.: Heidelberger Fremdenblatt. Stadtanzeiger. Amtliche Fremdenliste, Heidelberg 1914.
- 9 Fink (wie Anm. 5), S. 83; vgl. ebd., S. 93; Eisenmann (wie Anm. 7), S. 7; Ahlemann (wie Anm. 7), S. 8; Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 30. Handelsreisende auf der Ostseite des Rheintals mussten Heidelberg als Durchgangsstation nutzen, um auf der Brücke den Neckar zu überqueren.

- 10 Rüdiger Hachtmann: *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007, S. 31f. Das Reisen mit der Postkutsche verbesserte sich allmählich durch Faktoren wie den regelmäßigen Turnus des Postverkehrs, die Gründung des Deutschen Zollvereins 1834 und die Professionalisierung des Straßenbaus.
- 11 Bundesbahndirektion: *115 Jahre Bahnhof* (wie Anm. 6), S. 12–15; Büchler (wie Anm. 7), S. 11.
- 12 Büchler (wie Anm. 7), S. 17 und S. 23; Eisenmann (wie Anm. 7), S. 27. Verwirrend ist, dass Büchler und Eisenmann in ihren tabellarischen Darstellungen des Heidelberger Hotelwesens vor 1840 neben dem Badischen Hof und dem Gasthof Prinz Carl den Holländer Hof als führenden Gasthof aufführen. Büchler weist aber auf S. 13 darauf hin, dass der Holländer Hof durch Umbau eines Teils des Gasthauses Zum goldenen Hecht und eines angrenzenden Hauses entstanden und im Jahr 1836 als erstklassiger Gasthof eröffnet wurde.
- 13 Büchler (wie Anm. 7), S. 21–26. Büchler nennt den Schwarzen Adler (1845), das Hotel Schrieder (1846), das Hotel Viktoria (1863), den Europäischen Hof (1863), den Russischen Hof (1863), das Hotel du Nord (1870), den Bayerischen Hof (1856) sowie den Darmstädter Hof (1869); Ahlemann (wie Anm. 7), S. 19; unter dem Begriff der „Städtischen Anlagen“ ist das westliche Areal um die heutige Friedrich-Ebert-Anlage zu verstehen, die damals noch Leopoldstraße hieß.
- 14 Büchler (wie Anm. 7), S. 23–25. Der Nassauer Hof (1888), das Hotel Tannhäuser (1888), das Hotel Reichspost (1890), das Hotel-Restaurant Perkeo (1891), das Hotel Metropole-Monopole (1900) und der Rote Hahn (1900).
- 15 Eisenmann (wie Anm. 7), S. 27.
- 16 Ebd., S. 31.
- 17 Christine Haug: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*, Wiesbaden 2007, S. 28 u. S. 37; Hachtmann (wie Anm. 10), S. 25; Veronika Haas: ‚Oh, süße Reiselust‘. Von Reiseabenteuern, Reisepoesie und Dolce Vita am Neckar. Reisen im 19. Jahrhundert, in: Hepp (wie Anm. 3), S. 15–16.
- 18 Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 39. Der Jahresbericht der Heidelberger Handelskammer hält diesen Anstieg der Frequenzziffer nicht in Zahlen fest. Lutheringhausen bietet jedoch eine Zusammenstellung der Fremdenziffern von 1901 bis 1922 nach einem gewissen Dr. Hoeningner an. Er gibt für das Jahr 1908 ebenso wie für das Jahr 1909 die Zahl von 166.500 Fremden an. In den Jahren zuvor (1903–1906) lag die Zahl der Besucher knapp darunter bei 141.996 bis 161.728 Personen.
- 19 Jahresbericht der Heidelberger Handelskammer für das Geschäftsjahr 1909: „Hotelindustrie“, zitiert nach: STAHL B335m/3; Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V., Jahresbericht 1, Geschäftsjahr 1911/12, Heidelberg 1912, S. 7.
- 20 Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs (wie Anm. 19), S. 7f.; Eisenmann (wie Anm. 7), S. 38. Eisenmann macht darauf aufmerksam, dass die Hotelbetriebe mit der Verteuerung der Lebensmittelpreise auch die Nachwirkungen der Reichsfinanzreform von 1909 zu spüren bekämen. Die Tatsache, dass immer mehr Restaurants außerhalb und innerhalb der Stadt entstanden sind und daher auch immer mehr Hotelgäste ihre Mahlzeiten außer Haus einnahmen, führe ebenfalls zu Gewinneinbußen.
- 21 Eisenmann (wie Anm. 7), S. 28; ebd., S. 36; ebd., S. 40f. Schlichtere Beherbergungshäuser wie das Hotel Reichspost, das Hotel-Restaurant Perkeo oder das Hotel Tannhäuser seien das ganze Jahr über gut von Reisenden aller Schichten besucht, während gehobene Häuser ihren Betrieb während der Wintermonate erheblich einschränken oder sogar vollständig unterbrechen würden.
- 22 Ahlemann (wie Anm. 7), S. 59f.
- 23 Büchler (wie Anm. 7), S. 32; Ahlemann (wie Anm. 7), S. 58–60. Am 16. März 1902 fuhr die erste elektrische Straßenbahn durch Heidelberg.
- 24 Hepp (wie Anm. 3), S. 36.
- 25 Eisenmann (wie Anm. 7), S. 35.
- 26 Verein (wie Anm. 19), S. 9. Der Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1911/12 vermerkt Namen und berufliche Betätigungsfelder der annähernd 70 männlichen Mitwirkenden des Komitees. Die Teilnehmer entstammen unterschiedlichster Berufsstände, wengleich Berufe wie Hotelbesitzer, Verlagsbuchhändler, Kaufmann, Stadtrat oder Gastwirt, die direkt

- oder indirekt vom Fremdenverkehr profitieren oder daran beteiligt sind, gehäuft vorkommen.
- 27 Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 68; Verein (wie Anm. 19), S. 45. Im Mitgliederverzeichnis sind beispielsweise der Deutsche Kellnerbund, der Frauenverein, der Gemeinnützige Verein, der Verein Alt-Heidelberg, der Verein Museum e.V. sowie die Heidelberger Handelskammer verzeichnet.
  - 28 Verein (wie Anm. 19), S. 12. Rechtsanwalt (und Obmann des Stadtverordnetenvorstandes) E. Schott wurde 2. Vorsitzender, Bürgermeister Wielandt 1. stellvertr. Vorsitzender, Rechtsanwalt und Stadtrat Dr. Bauer 2. stellvertr. Vorsitzender, Hotelier Fritz Gabler Schriftführer und Bankbeamter Dr. Karl Hilsheimer Schatzmeister. In den Verwaltungsrat wurden 36 Herren als Beisitzer gewählt.
  - 29 Verein (wie Anm. 19), S. 13–15.
  - 30 Eisenmann (wie Anm. 7), S. 11; Verein (wie Anm. 19), S. 10.
  - 31 Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 67f.
  - 32 Ebd., S. 68f.: Der Mindestbeitrag für geschäftlich an dem Verein Interessierte wurde auf 20 Mark, für Privatpersonen auf 5 Mark festgesetzt.
  - 33 Ebd., S. 69; Verein (wie Anm. 19), S. 31f.: Auf Veranlassung des Vereins wurden außerdem Artikel in größeren Zeitungen wie der Frankfurter Zeitung und der Zeitung „Deutschland“ inseriert.
  - 34 Verein (wie Anm. 19), S. 13ff.; ebd., S. 30. Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V.: Heidelberger Fremdenblatt. Stadtanzeiger. Amtliche Fremdenliste, Heidelberg 1914.
  - 35 Verein (wie Anm. 19), S. 30f.
  - 36 Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs e.V.: Heidelberg. Den Fremden gewidmet vom Verkehrsverein, Heidelberg 1911.
  - 37 Verein (wie Anm. 19), S. 32.
  - 38 Eisenmann (wie Anm. 7), S. 41.
  - 39 Verein (wie Anm. 19), S. 15.
  - 40 Ebd., S. 16ff.: Unter anderem gab es Konzerte, die Große Schloss- und Brückenbeleuchtung, ein Sommernachtsfest, Tennis-Wettspiele, eine italienische Nacht, ein Schlossgartenfest, Wasserspiele auf dem Neckar, ein Wetttrudern und ein Feuerwerk.
  - 41 Ebd., S. 14. Anmerkung: Auch in der heutigen Zeit (2017) sind die Schlossbeleuchtungen noch, wie 1911 vom Verkehrsverein angeregt, auf die gesamten Sommermonate verteilt.
  - 42 Ebd., S. 21.
  - 43 Vgl. StAH AA 284/1: Stadtrat der Kreishauptstadt Heidelberg. Rubrik XXII Polizei. V. 9 Vereine- und Versammlungen: Veranstaltungen des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs Heidelberg, 1911–1915: Brief des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V. an den Stadtrat der Stadt Heidelberg vom 24.6.1911, S. 3; Verein (wie Anm. 19), S. 25.
  - 44 StAH AA 284/1: Brief des Vereins zur Förderung des Fremdenverkehrs für Heidelberg und Umgebung e.V. an den Stadtrat der Stadt Heidelberg vom 24. Oktober 1912.
  - 45 Verein (wie Anm. 19), S. 15.
  - 46 Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 43ff.
  - 47 Ebd., S. 43–47.
  - 48 Ebd., S. 40. Die Fremdenstatistik zeigt, dass zwar keine wesentliche Veränderung der Fremdenfrequenz in den Jahren von 1911 bis 1913 festgehalten werden kann, die Besucherzahl aber dennoch nicht rückläufig war: 1911 (168.259 Besucher), 1912 (175.498 Besucher), 1913 (167.919 Besucher).
  - 49 Verein: Heidelberger Fremdenblatt v. 15.9.1914 (wie Anm. 8), Nr. 115; Lutheringhausen (wie Anm. 7), S. 40f. Die Zusammenstellung der Fremdenziffern von Dr. Hoeninge hält fest, dass die Besucherzahl im August 1914 im Gegensatz zum Vorjahr von 27.182 Besuchern bereits zu diesem Zeitpunkt auf 4364 Personen sank. Während die Stadt in den vorherigen Jahren mit einer durchschnittlichen jährlichen Besucherzahl von 170.000 Fremden rechnen konnte, schwankte die Zahl in den Kriegsjahren zwischen 51.953 und 81.720.