

Werk

Label: Periodical issue

Jahr: 1939

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?251726223_1939_0020|log4

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Einleitung: Aufgabenstellung und Durchführungsplan.

Die in den folgenden Kapiteln dargelegten Studien über den Fremdenverkehr beziehen sich in allen Einzelangaben nur auf den schlesischen Nordhang des Riesengebirges und sein Vorland, den Hirschberger Kessel (Abb. 1)¹⁾. Es war ursprünglich beabsichtigt, auch den damals noch zur ehemaligen Tschecho-Slowakei gehörenden Riesengebirgsteil mitzubehandeln. Den hierzu erforderlichen Geländestudien, die ich im Hochsommer 1936 mit Erlaubnis der Prager Behörden aufnahm, wurde aber nach kurzer Dauer durch lokale tschechische Staatspolizei ein Ende gesetzt. Ich mußte daher darauf verzichten, meinen Studien die Ganzheit eines Fremdenverkehrsgebietes zugrunde zu legen, die sich unbekümmert um die einstige politische Grenze über dem ganzen Riesengebirge entwickelt hat. Das Fehlende hätte heute nach dem Anschluß der sudetendeutschen Gebiete an das Deutsche Reich nachgeholt werden können. Davon habe ich indes abgesehen; denn eine gleich gründliche Behandlung des sudetendeutschen Gebirgstieles hätte durch Geländestudien, statistische, literarische und archivalische Studien und neuerliche Anfertigung eines Manuskriptes wiederum einige Zeit in Anspruch genommen, während welcher das in der vorliegenden, inzwischen abgeschlossen gewesenen Arbeit enthaltene oder auch zu Karten verarbeitete statistische Material etwas veraltet wäre. Auf's neue hätte ich alle Verwaltungen und Verkehrsstellen, die mir schon ohnehin mit großer Geduld Auskünfte und Material zur Verfügung stellten, bemühen müssen. Dazu noch ein anderes: die Beschränkung der Untersuchung auf den schlesischen Gebirgsteil hat das Grundsätzliche meiner Fragestellung nicht beeinträchtigt. Ich komme damit auf das Ziel meiner Arbeit.

Es ist nicht beabsichtigt, mit dieser Arbeit einen Beitrag zur Landeskunde des Riesengebirges zu liefern. Ich möchte dies ganz nachdrücklich betont haben. Im Falle dieser Arbeit interessiert mich das Riesengebirge als solches eigentlich gar nicht, in gewisser Weise auch nicht einmal der Riesengebirgsfremdenverkehr,

1) Abbildungen im Anhang.

sondern vielmehr nur der Fremdenverkehr schlechthin. Das Riesengebirge ist mir mit seinem Fremdenverkehr lediglich ein willkommenes Beispiel, an dessen Stelle aber auch jedes andere hätte treten können, an dem ich die geographische Fragestellung gegenüber dem Fremdenverkehr erproben will, an dem ich zugleich festzustellen suche, vor welche Art Probleme und Aufgaben der Fremdenverkehr die Geographie stellt, und wie diese Probleme erkannt und gelöst werden können. Mein Ziel ist also ein mehr methodisches, und zwar in bezug auf die geographische *Untersuchungsmöglichkeit* des Fremdenverkehrs. Diesem Ziel gemäß unterbleibt in dieser Arbeit die Erörterung aller nur lokal wichtigen Fragen, die wohl in einen landeskundlichen Beitrag gehörte, für uns aber eine Ablenkung vom Hauptwege bedeuten würde. Ebenso wird die Erörterung mancher Fragen ganz bewußt da abgebrochen, wo diese aufhören, der Gesamtzielsetzung förderlich zu sein. Diese Haltung will auch der Titel der Arbeit zum Ausdruck bringen, indem er nicht lautet „Geographie des Fremdenverkehrs im Riesengebirge“, sondern nur „Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge“. Wenn ich meine Untersuchung, die ja nach allem Gesagten eigentlich dem Fremdenverkehr schlechthin gelten soll, dennoch auf ein relativ kleines Gebiet abgestellt habe, so leitete mich dabei die allgemeine Erfahrung, daß Methode am besten am Einzelbeispiel geübt werden kann, das entsprechend dem größeren Maßstab die Fragestellung auch der Einzelercheinung gegenüber zwangsläufig vertieft.

Den Anlaß zur umrissenen Zielsetzung gab einerseits die Feststellung, daß der Fremdenverkehr, obgleich in manchen Landschaften so eindrucksvoll vertreten und wirtschaftlich sehr bedeutungsvoll, im geographischen Schrifttum bis heute so gut wie keine Rolle spielt, und andererseits der dadurch gewonnene Eindruck, daß der Fremdenverkehr vielleicht besonders schwer in die geographische Fragestellung einzufangen sei und möglicherweise darum wenig Anreiz zu seiner Behandlung gegeben habe. In den länderkundlichen, wirtschafts- und verkehrsgeographischen Werken wird der Fremdenverkehr, wenn überhaupt, nur kurz erwähnt und ausschließlich mit einigen beschreibenden und statistischen Angaben abgetan. Auf Beschreibung und Statistik beschränken sich auch die ganz wenigen Spezialarbeiten, die das deutsche geographische Schrifttum aufweist. Von den Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen zwischen dem Fremdenverkehr und den natürlichen und anthropogeographischen Erscheinungen auf der Erdoberfläche

ist noch kaum die Rede. Eine gewisse Ausnahme machen allein zwei Arbeiten, in welchen wenigstens die Wechselwirkungen als Aufgabe schon erkannt, wenn auch nicht dargestellt sind¹⁾. Beide Arbeiten sind aber ebenso wie die rein beschreibenden und statistischen ohne nachhaltige Wirkung und spürbare Anregung geblieben, vielleicht, weil sie die Möglichkeit geographischer Fragestellung nicht am Einzelbeispiel verfolgten und infolgedessen nicht zu einer auch weiterhin anregenden Untersuchungsmethode vorgegangen sind. Die zweite Arbeit beschränkt sich noch dazu trotz eingangs erfolgter Betonung der Wechselwirkungen im wesentlichen darauf, die geographischen Probleme in der Aufhellung der natürlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Bedingtheiten des Fremdenverkehrs zu sehen. Sie ist am wenigsten das, was man eine Untersuchung nennt. Ihre rein kompilatorische Form hat wenig Anregendes.

Dieser kurze Rückblick auf das geographische Schrifttum erbringt also durchaus die Berechtigung und Notwendigkeit zu einem neuerlichen Versuch, dem Fremdenverkehr geographisch beizukommen. Freilich muß ich eingestehen, daß es auch mir nicht gelungen ist, schon zu einem wirklich befriedigenden Abschluß zu kommen. Der Mangel an Parallelstudien, d. h. der Mangel an Vergleichsmaterial hat die Arbeit sehr erschwert. Oft genug mußte sich die Darstellung auf die Mitteilung recht karger Erkenntnisse beschränken, wenn nicht vage Vermutungen geäußert werden sollten, oft genug auch auf die Andeutung von Möglichkeiten. Dazu erwies sich der Fremdenverkehr in der Tat viel schwerer geographisch faßbar, als es zuerst schien. Ich möchte aber trotzdem glauben, daß die folgenden Studien manchen Gesichtspunkt enthalten, der auch in andern Gebieten fruchtbar angewandt werden könnte. Zur Herausbildung einer allgemein brauchbaren Methode und eines allgemein gültigen Begriffssystems bedarf es indes noch vieler Einzeluntersuchungen²⁾.

Wenn mir das bisherige geographische Schrifttum über den

1) WEGENER, G.: Der Fremdenverkehr in geographischer Betrachtung. Sammelband „Fremdenverkehr“. Berlin 1929.

GRÜNTAL, A.: Probleme der Fremdenverkehrsgeographie. Diss. Handelshochschule Berlin 1934.

2) Abgesehen von dem wissenschaftlichen Interesse an weiteren Spezialuntersuchungen tritt das Bedürfnis danach auch seitens der Landesplanung deutlich hervor. Vgl. z. B.: Der Fremdenverkehr Pommerns in der Planung. Raumforschung und Raumordnung. Jhg. 2, 1938, S. 315 ff.

Fremdenverkehr sachlich wie methodisch so gut wie keine Anregung bieten konnte, so möchte ich aber doch nicht verschweigen, daß viele in der Literatur enthaltene theoretische Erörterungen der Aufgaben und Methoden der Wirtschaftsgeographie mir manche Hilfe leisteten. Ich habe das an anderer Stelle schon einmal geäußert¹⁾, möchte es hier aber wiederholt haben. Der Arbeiten von KRAUS und SCHREPFER über die Theorien der Wirtschaftsräume sei dabei besonders Erwähnung getan²⁾. Angesichts der guten theoretischen Grundlagen der Wirtschaftsgeographie wundert es mich sogar, daß nicht schon früher von jener Basis aus der Fremdenverkehr in Angriff genommen wurde.

Eine andere Frage ist, wie weit Arbeiten anderer Wissenschaften über den Fremdenverkehr der geographischen Untersuchung dienlich waren oder dienlich sein können. Die wirtschaftswissenschaftlichen Arbeiten, zumeist Dissertationen, sind stark statistisch, begreiflicherweise betont wirtschaftswissenschaftlich und in der Regel ohne geographische Fragestellung. Ähnliches gilt von einigen Fremdenverkehrskunden oder Fremdenverkehrslehren, in welchen neben Fragen der Fremdenstatistik, die Fremdenverkehrsorganisationen, die Fremdenverkehrspolitik u. ä. den Hauptraum einnehmen³⁾. Natürlich wird der Geograph an solchen Werken nicht vorübergehen; nur methodische Werte für seine spezifisch geographische Fragestellung darf er in ihnen nicht suchen. Besondere Beachtung verdienen aber balneologische und heil- oder bioklimatologische Untersuchungen seitens der Mediziner und Meteorologen, weil sie Material enthalten, das für das Standortsproblem des Fremdenverkehrs von Wichtigkeit sein kann.

Was die Grundlagen der vorliegenden Studien angeht, so sind sie zum einen Teil statistischer Art gewesen. Eine geographische Untersuchung und Darstellung des Fremdenverkehrs kann vielleicht noch weniger der Wiedergabe von Statistiken entbehren als andere wirtschaftsgeographische Abhandlungen. Persönlich schätze

1) POSER, H.: Die fremdenverkehrsgeographischen Beziehungen des norddeutschen Tieflandes zum Riesengebirge, ihre Grundlagen und Auswirkungen. Deutsche Geographische Blätter, Bd. 42, Bremen 1939.

2) KRAUS, Th.: Der Wirtschaftsraum. Köln 1933. — SCHREPFER, H.: Über Wirtschaftsgebiete und ihre Bedeutung für die Wirtschaftsgeographie. Geograph. Wochenschr. 1935, S. 497 ff.

3) BORMANN, A.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. Berlin 1931. — TREMÖHLEN: Die Geschichte des Fremdenverkehrs im Auslande und Inlande. Berlin 1931. (Weniger eine Geschichte des Fremdenverkehrs als eine Darstellung der Entwicklung der modernen Fremdenverkehrsorganisation).

ich die Überlastung eines Textes mit statistischen Angaben nicht sehr, zumal der Leser sich nur selten die Mühe macht, die Statistik genau so gründlich zu lesen wie der Autor. Einige Statistiken habe ich daher auch in Schaubilder umgewandelt, die in der Regel das Grundsätzliche schneller vor Augen führen als Zahlen und auch einprägsamer sind. Das ist aber nicht immer möglich gewesen; vor allem lassen sich längere Entwicklungen oft nur in Statistiken wiedergeben. Ihrem Wesen nach sind die Schaubilder nur Bild gewordene Statistiken oder Kartogramme. Die an sich berechtigte Forderung an Wirtschaftskarten, daß sie auch Zusammenhänge wiedergeben sollen, habe ich nicht befolgt, weil die Vielheit der Zusammenhänge und Ursachen nicht darstellbar gewesen wäre und die Beschränkung auf eine Auswahl von ihnen leicht Anlaß zu falschen Vorstellungen gegeben hätte.

Die meisten wiedergegebenen Fremdenverkehrsstatistiken enthalten Material verschiedener Herkunft. Ich habe daher darauf verzichtet, den Herkunftsnachweis in jedem Einzelfalle in der Fußnote zu erbringen. Es sei deshalb hier betont, daß alle Fremdenverkehrsstatistiken auf Materialien des Statistischen Amtes in Breslau, der örtlichen Kur- und Badeverwaltungen, der Gemeindeämter und einzelner Verkehrsstellen beruhen. Diesen Stellen möchte ich für ihre stets bereitwillige Unterstützung danken, neben dem Statistischen Landesamt in Breslau insbesondere Herrn Kurdirektor ROHKAM in Schreiberhau und Herrn Verkehrsinspektor PANNEWITZ in Hirschberg i. R. Ältere Fremdenstatistiken sind den Kurlisten entnommen oder der Zeitschrift „Wanderer im Riesengebirge“ bzw. der Tageszeitung „Bote aus dem Riesengebirge“. Ich habe es aus zweierlei Gründen nicht für nötig erachtet, die in den letzten Jahren in den Riesengebirgsorten geübte Fremdenzählung näher zu erörtern; einerseits ist gerade über die Methode der Fremden- und Übernachtungszählung schon viel geschrieben worden, andererseits gaben die statistischen Methoden seitens des Statistischen Amtes bzw. des Landesfremdenverkehrsverbandes in Breslau keinen Anlaß zu irgendwelchen Aussetzungen. Die Unterscheidung von Passanten und Dauergästen in den monatlichen Fremden- und Übernachtungszählungen, ferner die Einzelberücksichtigung aller Länder und Provinzen des Reiches in den seitens der Gemeinden für jeden Monat zu führenden Fremdenherkunftsnachweisen entsprechen allen geographischen Wünschen.

Eine zweite Grundlage meiner Studien war literarischer und archivalischer Art. Für freundlich gewährte Materialeinsicht und

Arbeitsmöglichkeit danke ich dem Kreisarchiv in Hirschberg i. R., der Gräfl. Majoratsbibliothek in Bad Warmbrunn, dem Gräfl. Kameralamt in Hermsdorf u. K. und dem Katasteramt in Hirschberg. Ganz besonderen Dank statte ich dem Riesengebirgsverein, Sitz Hirschberg i. R., ab, der mich über lange Zeit mit rührender Geduld mit z. T. nur in seiner Bibliothek vorhandener, lokal wichtiger Literatur versah.

Wie bei jeder geographischen Arbeit steht auch bei der geographischen Untersuchung des Fremdenverkehrs das Geländestudium an erster Stelle, das in diesem Falle zugleich die persönliche Fühlungnahme mit allen Verkehrsstellen und Gemeindeämtern usw. bedeutete. Die wiederholten, jedesmal mehrwöchigen Aufenthalte im Riesengebirge, die das Studium erforderte, hat mir die Deutsche Forschungsgemeinschaft durch eine finanzielle Beihilfe erleichtert. Ihr gilt mein vornehmlicher Dank.

An dieser Stelle möchte ich meinen Dank auch an Herrn Prof. Dr. MORTENSEN wiederholen, der mir liebenswürdigerweise nach Lektüre des Manuskriptes einige verbessernde Hinweise und Anregungen gab.

Die Arbeit ist meiner lieben Frau gewidmet.

I. Teil: Der Fremdenverkehr, seine Zusammensetzung, Entwicklung und Lokalisation.

A. Das Fremdenverkehrsgebiet als Raumeinheit und Kulturlandschaft.

Macht man in einer Karte des weiteren Riesengebirgsbereiches für die einzelnen Orte durch Zahl oder Zeichen die Menge der auf sie entfallenden Fremden oder Fremdenübernachtungen kenntlich, dann zeigt sich für beide eine ganz außerordentliche Häufung auf die Orte des Riesengebirges und des Hirschberger Kessels gegenüber den Orten der weiteren Nachbarräume. Ihr Schwergewicht liegt im Riesengebirge selbst, gegen das Vorland nimmt sie ab und klingt hier nach Westen, Norden und Osten sehr schnell aus (Fig. 1). Nirgends hört der Fremdenverkehr ganz auf, aber die Zahl der Fremden und Fremdenübernachtungen ist in den Orten der Nachbarlandschaften so gering, daß sich das Häufungsgebiet sehr scharf abhebt und für sich allein das Recht gewinnt, als Fremdenverkehrsgebiet angesprochen zu werden. Schon allein diese Erscheinung, die besondere Häufung von Fremden und Fremdenübernachtungen in einem durch das Häufungsmoment selbst klar umrissenen Raume, könnte dem Geographen genug Anlaß geben, über ihre geographischen Hintergründe nachzusinnen.

Dringen wir von außen in dieses Gebiet ein, so vollziehen sich geographisch sehr wichtige Veränderungen der Kulturlandschaft, zumal der Siedlungen, der Wirtschaft und des Verkehrs. Wir wollen sie hier nur im Überblick betrachten, in ihren Einzelheiten dem zweiten Teil der Arbeit vorbehalten.

Haben wir mit den Nachbarlandschaften ländliche Siedlungen rein oder doch überwiegend dörflichen Charakters hinter uns gelassen, so betreten wir nunmehr innerhalb des Fremdenverkehrsgebietes Siedlungen, die ihrem ursprünglichen Wesen nach Waldhufendörfer und Streusiedlungen, heute aber mit einer Fülle dorffremder — man kann jedoch nicht sagen städtischer — Erscheinungen ausgestattet sind. In größeren Fremdenverkehrsorten wie

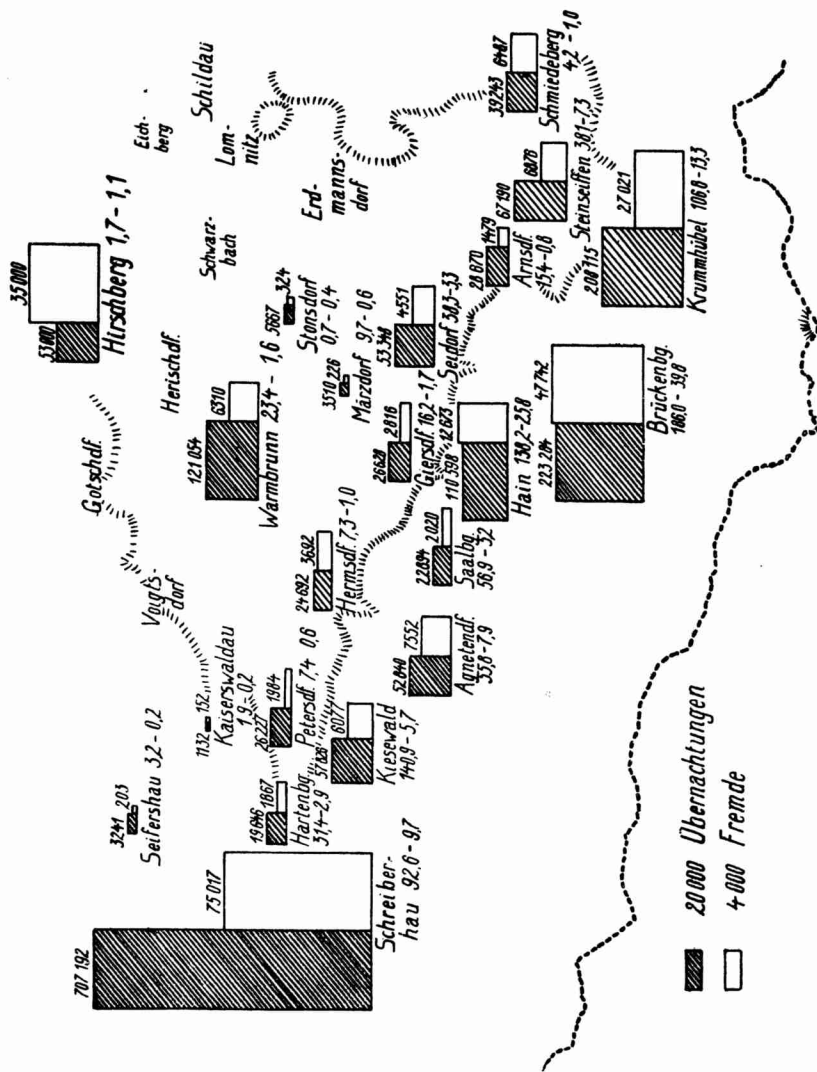


Fig. 1.

Übernachtungen und Fremde in den Fremdenverkehrsorten des Riesengebietes. — Absolute Zahlen über den Balken. — Die Zahlen neben oder unter den Ortsnamen bedeuten: Erster Wert = Zahl der Fremdenübernachtungen, die 1936/37 auf einen Ortseinwohner entfielen; zweiter Wert = Zahl der Fremden, die auf einen Ortseinwohner entfielen.

Schreiberhau, Krummhübel, Brückenberg und Warmbrunn offenbart sich der Gegensatz am deutlichsten. Die einst allein vorhandenen niedrigen Hausformen bäuerlicher und heimindustrieller Anwesen treten ganz zurück. Stattliche zweieinhalb- und mehrgeschossige Häuser von moderner, eher städtischer Bauausführung aus Stein oder Stein und Holz prägen mit einer für ländliche Verhältnisse sonst ganz ungewohnten Zahl und Formenmannigfaltigkeit das Ortsbild. Eine besondere Zweckbestimmung verleiht ihren Fronten und Anlagen und somit auch dem Ortsbilde einen bezeichnenden Ausdruck. Hotels, Gasthäuser, Fremdenheime, Sanatorien, Erholungsheime, Kurhäuser und Villen mit Wirtschaftsanlagen und Gärten stehen im Vordergrund. Sehr bezeichnend ist der selbst städtische Verhältnisse übersteigende Reichtum vieler Häuser an Fenstern, Veranden, Erkern, Loggien, Balkons und ähnlichem. Diese sind meistens auch — unter Außerachtlassung aller Schönheit und Harmonie — den alten heimischen Gebirgshäusern, soweit sie im Dienst der Zimmervermietung an Gäste stehen, aufgepfropft worden. Sehr nebensächlich, aber doch recht bezeichnend ist, daß nahezu alle Häuser an ihren Fronten einen Hausnamen tragen.

Zu diesen Besonderheiten der Häuser treten andere Komponenten des Ortsbildes, die in ländlichen Siedlungen sonst ganz fehlen oder wenigstens in gleicher Häufigkeit und Größe normalerweise nicht vorhanden sind. Dazu gehören z. B. Großgaragen, Parkplätze und Großtankstellen, Verkehrsbüros und Auskunftsteien, Postämter statt Posthilfsstellen oder Postagenturen, des weiteren die auch selbst kleineren Fremdenverkehrsarten nie fehlenden Liegewiesen, Gärten und Parkanlagen, Sportplätze und Freibäder.

Eine wiederum andere Komponente ist die Vielzahl der ganz städtisch ausgestatteten und städtisch spezialisierten Geschäfte und Gaststätten. Da sind Konditoreien, Kaffees und Weinstuben, Spezialgeschäfte für alle erdenklichen Artikel, zumal für Photoartikel, Tabakwaren, Drucksachen, Papierwaren und Schmucksachen, ferner Stände und Verkaufsbuden für Ansichtspostkarten, Reiseandenken und ähnliches mehr.

Zweierlei drängt sich als sehr charakteristisch und besonders betonenswert auf: Erstens, daß alle erwähnten Erscheinungen sich mit den hier und da immer noch hervorlugenden Elementen des ursprünglich rein ländlichen Siedlungswesens zu einem Ortsbilde vereinigen, das weder rein dörflich noch rein städtisch ist, darum nicht selten der Harmonie entbehrt und den Eindruck des Unfer-

tigen machen kann; und zweitens, daß alle Erscheinungen und Einrichtungen in Häufung und Ausführung die lokalen Bedürfnisse der ortsständigen Bevölkerung bei weitem übersteigen und auf eine viel größere, aber nur vorübergehend vorhandene Bevölkerung mit ganz eigenen Ansprüchen zugeschnitten sind. Dieses letzte ist ein alle Fremdenverkehrsorte vielleicht überhaupt charakterisierendes Moment.

Das Anderssein des Fremdenverkehrsgebietes gegenüber den Nachbarlandschaften bezieht sich nicht allein auf die Siedlungen. Auch außerhalb davon wird die Häufung bestimmter Erscheinungen zur Besonderheit des ganzen Gebietes. Die Siedlungen umklammert ein besonders dichtes Netz von Promenadenwegen, die ganze Landschaft überspannt ein gleichfalls recht engmaschiges Netz von Wanderwegen. Diese wie jene wiederum für sich charakterisiert durch eine Vielheit der Wegemarkierungen und die oft in künstlerischer und humorvoll ansprechender Form gehaltenen Wegweiser. Zu den Wanderwegen der Gebirgslandschaft gesellen sich in großer Dichte Skiwege und Schlittenbahnen. Aussichtstürme und zahlreiche einzeln gelegene Gast- und Rasthäuser vervollständigen das Bild.

Lenken wir den Blick auf die Wirtschaft des Gesamtgebietes, so ergeben sich auch hierfür Besonderheiten. Die weiteren Nachbarräume des Fremdenverkehrsgebietes sind ihrer wirtschaftlichen Struktur nach vorwiegend agrarisch oder gemischt agrarisch-industriell. Im Fremdenverkehrsgebiet tritt zur Land- und Forstwirtschaft und Industrie ein weiterer Wirtschaftskomplex, den wir am besten zusammenfassend als Fremdenverkehrswirtschaft bezeichnen. Sie ist vielerorts die Hauptkomponente des gesamten Wirtschaftslebens. Zu ihr gehören ein ausgedehntes Beherbergungs- und Bewirtungsgewerbe, das schon erwähnte stark differenzierte Geschäftsleben, eine Reihe von Unternehmen für Andenkenfabrikation, viele Verkehrsunternehmen und Verkehrsverwaltungen, dazu eine Vielheit von Berufen, die sich teils aus den soeben genannten Gewerben ergeben, teils aber auch noch nebenher bestehen, z. B. Sportlehrer, Friseure, Masseure, Ärzte, Dentisten, Hauspersonal, Verkehrspersonal, Verwaltungspersonal usw. Was diese Mannigfaltigkeit der Gewerbe und Berufe hier lokal zum Gesamtkomplex Fremdenverkehrswirtschaft zusammenführt, ist ihre gleichartige Ausrichtung auf den Fremden als Kunden. Hierdurch hat die ganze Fremdenverkehrswirtschaft ihren eigenen Rhythmus, der der Rhythmus des Fremdenverkehrs ist. Die Monate der Saison sind die Zeit

der regsten Betriebsamkeit dieser Fremdenverkehrswirtschaft und machen sogar die Heranziehung auswärtiger Kräfte nötig; die Monate der Verkehrsstille sind auch Monate der Wirtschaftsstille, die auswärtigen Kräfte sind entlassen, viele Betriebe eingeschränkt oder ganz geschlossen.

Derselbe Rhythmus liegt auch im Verkehrsleben. Er kommt schon in den Fahrplänen der Eisenbahn und der Kraftwagenlinien durch die saisonmäßige Beschränkung von Sonderzügen und Sonderverbindungen zur Geltung, zeigt sich aber deutlicher noch in der saisonmäßigen Steigerung des ganzen Personenverkehrs auf den Schienenbahnen wie auf den Straßen.

Die Zusammenschau der angeführten, allein schon durch Beobachtung erfaßbaren Tatsachen, führt uns zu der grundlegenden Feststellung, daß das Fremdenverkehrsgebiet des Riesengebirges nicht nur ein Gebiet hervorragender Häufung von Fremden und Fremdenübernachtungen, sondern im Rahmen der Grenzen dieser stärkeren Häufung auch eine kulturgeographische Raumeinheit mit einem bestimmten siedlungs-, wirtschafts- und verkehrsgeographischem Gepräge und einem eigenen Lebensrhythmus darstellt.

Diese kulturgeographische Einheit steht und fällt gewissermaßen mit dem Fremdenverkehr. Ihre Merkmale sind dort am ausdrucksvollsten, wo der Fremdenverkehr in Vergangenheit und Gegenwart am stärksten war, und klingen von hier wie der Fremdenverkehr selbst gegen die Nachbarräume hin ab.

Noch eine andere, sogar primäre Eigenschaft unterscheidet unsere Raumeinheit von den Nachbarräumen, nämlich das Vorhandensein von Kräften, die es immer wieder vermögen, einen großen Fremdenstrom herbeizulenken und zur Stauung zu bringen.

Grundsätzlich ähnliche Feststellungen wie hier können wir auch für andere Gebiete stärkeren Fremdenverkehrs treffen, gleich, ob im Gebirge oder an der Küste, so daß es notwendig ist, ebenso wie von der Industrielandschaft oder Agrarlandschaft auch von der Fremdenverkehrslandschaft als einem Sondertyp der Kulturlandschaft zu sprechen. Auch darin weist die Fremdenverkehrslandschaft eine Analogie zur Industrie- oder Agrarlandschaft auf, daß sie von Fremdenverkehrsgebiet zu Fremdenverkehrsgebiet bei grundsätzlichen Ähnlichkeiten doch strukturell verschieden sein kann (S. 20).

Wenn nicht auch andere Gründe die Geographie zu näherer Beschäftigung mit dem Fremdenverkehr anregen könnten, so müßte die Tatsache, daß Fremdenverkehrsgebiete in der Regel eine be-

sondere Kulturlandschaft oder zumindest ein besonderes Wirtschaftsgebiet darstellen, für sie zwingend sein.

Die Feststellung, daß Fremdenverkehrsgebieten im allgemeinen bestimmte kulturgeographische Merkmale anhaften, hat noch eine prinzipielle Bedeutung für die Frage der Abgrenzung von Fremdenverkehrsgebieten. Einen gewissen Fremdenverkehr haben heute nahezu alle Gebiete, aber nicht alle Gebiete wird man darum als Fremdenverkehrsgebiete ansprechen wollen, sondern doch nur solche, in welchen der Fremdenverkehr eine größere Rolle spielt oder zumindest einen größeren Umfang hat. Die Bestimmung und Abgrenzung dieser Gebiete kann aber nicht immer allein mit statistischen Mitteln erfolgen, gleich, ob absolute oder relative, auf die Ortseinwohner bezogene Fremden- oder Übernachtungszahlen zur Anwendung kommen¹⁾. Im Falle des Riesengebirges werden wir nicht so sehr vor dieses Problem gestellt, weil hier das Moment der Fremdenhäufung relativ plötzlich gegen die Nachbarlandschaften absetzt, die Abgrenzung des Fremdenverkehrsgebietes mit der Statistik allein also schon recht befriedigend ausfällt. Aber stellen wir uns Gebiete vor, in welchen der Fremdenverkehr nach allen oder nach einigen Seiten hin ganz allmählich abnimmt, dann wird es schwer fallen, die Abgrenzung des eigentlichen Fremdenverkehrsgebietes auf alleiniger Grundlage der Statistik ohne starke Willkür durchzuführen. Hier wird die kulturgeographische Analyse zuverlässiger sein und die Gebietsgrenze dort ziehen, wo der Fremdenverkehr aufhört, Orts- und Landschaftsphysiognomie, Wirtschafts- und Verkehrsleben entscheidend zu beeinflussen. Freilich gibt es Grenzfälle, da auch dieses Mittel nicht alle Schwierigkeiten behebt. Sie tauchen in unserem Gebiet nur am Beispiel der Stadt Hirschberg auf, in dessen Ortsbild der Fremdenverkehr trotz seines absolut großen Umfanges nur ganz lokal einen besonderen Ausdruck getragen hat, der im großen ganzen aber von anderen Bildkomponenten völlig überdeckt wird, so daß man Hirschberg schwerlich noch als Fremdenverkehrsort bezeichnen möchte. Trotzdem wird hier diese Stadt ins Fremdenverkehrsgebiet einbezogen. Das rechtfertigt ihr absolut großer Fremdenverkehr im Vergleich zu den Nachbarorten und ihre Stellung als wichtigstes Einfallstor ins Riesengebirge. Die grundsätzliche Notwendigkeit einer Präzisie-

1) vgl. POSER, H.: Die fremdenverkehrsgeographischen Beziehungen des norddeutschen Tieflandes zum Riesengebirge, ihre Grundlagen und Auswirkungen. Deutsche Geogr. Blätter, Bd. 42, 1939, S. 178 f.

zung des Begriffes Fremdenverkehrsort ist damit nicht beseitigt. Ihr sei später Rechnung getragen (S. 171).

Kehren wir nach diesem kleinen Exkurs ins Allgemeinere wieder zurück zum Fremdenverkehrsgebiet, das sich uns auf Grund fremdenverkehrsstatistischer und kulturgeographischer Merkmale als eine eigene Raumeinheit zeigte, so sind noch zwei wichtige Tatsachen über seine Ausdehnung zu sagen. Unsere Einzeluntersuchung beschränkt sich aus erwähnten Gründen auf den schlesischen Teil des Riesengebirges und sein nördliches Vorland; das Fremdenverkehrsgebiet aber greift über diesen Untersuchungsraum hinaus und überzieht ohne Rücksicht auf die bisherige Staatsgrenze zwischen dem Deutschen Reich und der früheren Tschecho-Slowakei auf dem Gebirgskamm auch den zum Sudetenland gehörigen Teil des Riesengebirges. Die frühere Staatsgrenze war eine Grenze verschiedener Münze und Währung, verschiedener Fremdenverkehrs- und Verkehrsbestimmungen usw., aber keine Scheidelinie im physiognomisch-ganzheitlichen Ausdruck des Fremdenverkehrsgebietes. Das ist die eine wichtige Tatsache. Die andere besteht darin, daß das Fremdenverkehrsgebiet auch nicht an den Grenzen natürlicher Landschaften Halt macht. Wohl lehnt sich seine Grenze im Süden an den Südfuß des Riesengebirges, im Nordwesten an den Fuß des Isergebirges an, springt dann aber vor dem Riesengebirge die Stadt Hirschberg einfassend buchtartig in den Hirschberger Kessel vor. So überdeckt das Fremdenverkehrsgebiet in scheinbarer Disharmonie zur Naturausstattung seines Raumes ganz oder zum Teil drei verschiedene, teils sogar recht gegensätzliche natürliche Landschaften, nämlich das Riesengebirge, das Isergebirge und einen Teil des gegenüber den Gebirgen viel tiefer gelegenen Hirschberger Kessels. Auf dem Hintergrunde dieser beiden Tatsachen hebt sich nochmals sehr deutlich die besondere Eigenheit, Eigengesetzlichkeit und Problematik der fremdenverkehrsgeographischen Raumeinheit ab.

B. Die Arten und Strukturformen des Fremdenverkehrs.

Es erleichtert uns sowohl das Verständnis für die Lage des Fremdenverkehrsraumes in ihrer scheinbaren Disharmonie zu den natürlichen Räumen, wie es uns auch dem Wesen des Fremdenverkehrs näherbringt, wenn wir diesen nicht als ein in sich geschlossenes Ganzes hinnehmen, sondern ihn als eine *Zusammensetzung aus verschiedenen Fremdenverkehrsarten* erkennen. Die Praxis weist hierfür schon den Weg, indem ihr Unterscheidungen und

Benennungen wie Bäderverkehr, Wintersportverkehr, Sommerfrischenverkehr usw. seit langem geläufig sind, für die das Wort Fremdenverkehr letztlich nur ein Oberbegriff ist¹⁾. Trotzdem stehen wir in geographisch-wissenschaftlicher Hinsicht noch durchaus am Anfang solcher Artenunterscheidungen und Artenbenennungen, zumindest soweit es sich um eine schärfere Erfassung der Erscheinungen und der Begriffe handelt. Hinzu kommt, daß die Praxis selbst noch neue Arten entwickelt, wie etwa die seitens der Organisation K. d. F. ins Leben gerufenen Ohnehaltreisen nach Norwegen²⁾. Daß die Benennung der Fremdenverkehrsarten in der Praxis wie auch in der Wissenschaft genau so wenig nach einem einheitlichen Prinzip erfolgt, wie z. B. die Benennung der Industriearten, braucht nicht störend zu wirken, wenn die Benennungen nur selbst das Wesen der Fremdenverkehrsarten klar genug zum Ausdruck bringen.

Das Riesengebirge kennt fünf solcher Fremdenverkehrsarten: 1. den *Heilbäderverkehr*, 2. den *Sommerfrischenverkehr*, 3. den *Wintersportverkehr*, 4. den *Wanderverkehr*, 5. den *Durchgangs-Fremdenverkehr*.

Die Herausstellung dieser Fremdenverkehrsarten erfolgt auf Grund der Beobachtung und Erfahrung. So klar ihre Bezeichnungen ansprechen mögen, bedürfen sie doch einer kurzen Erläuterung, zumal hinsichtlich der späteren Verwendung der Fremdenverkehrsstatistik, die solchen Unterscheidungen nicht immer voll entspricht.

Die Bezeichnung *Heilbäderverkehr* kommt in unserem Untersuchungsbereich nur für den Badeort *Warmbrunn* in Betracht. Dieser etwas allgemeinere Ausdruck ist gewählt worden, weil der Bäderverkehr in Warmbrunn außer auf den dortigen *Thermen* auch auf künstlichen Moorbädern und ähnlichen Einrichtungen beruht. Dem Heilbäderverkehr sind in späteren Ausführungen nur solche Fremde hinzugerechnet, deren durchweg längerer Aufenthalt in Warmbrunn die Nutznießung der dortigen Badeeinrich-

1) Eine Analogie dazu bildet die Industrie. Dem Ober- und Sammelbegriff „Industrie“ ordnen sich Industriearten und Artenbegriffe unter, welche letztere meist nach dem Rohstoff oder dem Produkt ihre Benennung erfahren: Metallindustrie, Holzindustrie, Glasindustrie, Spielwarenindustrie usw.

2) Für die allgemein-geographische Betrachtung des Fremdenverkehrs wird es nötig sein, außer den Artenbegriffen auch noch Gattungsbegriffe zu erstreben, wie etwa „Gebirgsfremdenverkehr“, „Küstenfremdenverkehr“ usw., die in sich Fremdenverkehrsarten vereinigen, welchen zumindest ein Teil charakteristischer Merkmale gemeinsam ist.

tungen in sich schließt. Ihre statistische Erfassung war am besten durch die Kurliste gewährleistet.

Der *Sommerfrischenverkehr* bezieht sich auf Fremde, die in den Fremdenverkehrsorten — mit Ausnahme der Wintermonate — einen längeren Erholungs- oder Vergnügungsaufenthalt nehmen (soweit es Warmbrunn betrifft, ohne sich der Badeeinrichtungen zu bedienen). Es sind ihm auch die Herbst- und Frühjahrsbesucher einbezogen, da deren Aufenthalt mit ähnlichen Anlässen, ähnlichen landschaftlichen Grundlagen und ähnlichen Rückwirkungen verbunden ist. Als untere Grenze der Aufenthaltsdauer sind in Anlehnung an die Dauergäste und Passanten unterscheidende Fremdenverkehrsstatistik drei Übernachtungen angenommen worden.

Der Winterverkehr ist im Riesengebirge ganz überwiegend *Wintersportverkehr*, so daß ich es einstweilen nicht für nötig erachte, neben ihm auch noch einen Winterfrischenverkehr (Luftkurbetrieb) besonders auszuscheiden, obgleich er im geringeren Umfange da ist. Aber sein ganzes Gepräge erhält hier der Winterverkehr doch vornehmlich vom Wintersportverkehr. Dieser bleibt sich in seinem Wesen und in seinen Voraussetzungen vollkommen gleich, ob er mit kurzem oder längerem Aufenthalt des Fremden verbunden ist. Ich habe daher die gesamte Winterstatistik, Dauergäste wie Passanten auf diese Fremdenverkehrsart bezogen.

Der *Wanderverkehr*, den man vielleicht auch als Ausflugsverkehr bezeichnen könnte, umfaßt Fremde, deren Aufenthalt im Fremdenverkehrsgebiet durch häufigen und schnellen Ortswechsel charakterisiert ist, wobei es gleichgültig sein soll, ob der Ortswechsel zu Fuß oder mit irgend welchen Verkehrsmitteln vorgenommen wird. Die Aufenthaltsdauer am einzelnen Ort wird wiederum in Anlehnung an die Statistik zu höchstens drei Übernachtungen bemessen (Passanten). Die übliche Fremdenzählung reicht aber nicht zur gänzlichen Erfassung der am Wanderverkehr Beteiligten aus, da die Eintagsfremden aus begreiflichen Schwierigkeiten nicht gezählt werden. Da ich ähnliche Formen des Aufenthaltes im Winter zum Wintersportverkehr rechne, bleibt der Wanderverkehr auf Sommer, Herbst und Frühjahr beschränkt.

Als *Durchgangsfremdenverkehr* bezeichne ich den meist kurzen Fremdenaufenthalt, der aus irgend welchen Anlässen, Besichtigungen usw. in Durchgangsorten wie z. B. Hirschberg entsteht. Der Durchgangsort ist dabei nicht Zielort. Über den wirklichen Umfang dieser Fremdenverkehrsart an einzelnen Orten gibt die Statistik ebenfalls keinen vollen Aufschluß. Wie für den Wander-

verkehr kann auch für sie nur die Zählung der Übernachtungsfremden herangezogen werden.

Die *räumliche Ausbreitung* dieser Fremdenverkehrsarten ist verschieden groß. Indem jede einzelne Fremdenverkehrsart ihre eigenen Bedingungen an Landschaft und Klima stellt, bezieht sie nur den Raum, der diesen Bedingungen entspricht (s. Kap. D). Die weiteste Ausbreitung hat der Wanderverkehr, der seine Voraussetzungen im Gebirge sowohl wie im Hirschberger Kessel erfüllt findet und sich über das ganze Fremdenverkehrsgebiet ausdehnt. Der Sommerfrischenverkehr hat seine günstigsten landschaftlichen und klimatischen Grundlagen im Gebirge und reicht von hier nur noch wenig in das tiefere Hirschberger Kesselland hinein. Noch kleiner ist das Verbreitungsgebiet des Wintersportverkehrs. Ihm bietet nur das Gebirge mit seiner längeren Schneedauer und größeren Schneesicherheit geeignete Grundlagen. Schon in den unteren Gebirgslagen ist er nur noch schwach entwickelt und findet dann am Gebirgsfuß seine sehr scharf ausgeprägte Grenze. Der Heilbäderverkehr und der Durchgangsfremdenverkehr haben eine geradezu punktförmige Verbreitung; der Heilbäderverkehr nur in Bad Warmbrunn, der Durchgangsfremdenverkehr in Hirschberg und Warmbrunn.

Indem nicht alle Fremdenverkehrsarten über das ganze Gebiet ausgebreitet sein können, kommt es innerhalb des Gebietes zu einem räumlichen Neben- oder Übereinander oder zur zeitlichen Nachfolge der verschiedenen Fremdenverkehrsarten (Fig. 2). Hierdurch entstehen Teillandschaften mit jeweils besonderem Artengefüge oder besonderer Strukturform des Fremdenverkehrs, die wie ein Mosaik das Fremdenverkehrsgebiet erfüllen. An Hand der Karte (Fig. 2) können wir für unser Untersuchungsgebiet zwei *Grundtypen* solcher Strukturformen unterscheiden: den *einfachen Grundtyp A*, der jeweils nur aus einer Fremdenverkehrsart besteht, und den *gemischten Grundtyp B* aus einer Mehrzahl von Fremdenverkehrsarten.

Der Grundtyp *A* ist nur zweimal vertreten: als *A 1* in dem Durchgangsfremdenverkehr von Hirschberg und als *A 2* im Wanderverkehr eines Teiles des Hirschberger Kessels.

Der im allgemeinen wohl weitaus häufigere gemischte Typ *B* untergliedert sich im Riesengebirge in die Strukturformen *B 1* (nur in Warmbrunn) aus Heilbäderverkehr, Durchgangsfremdenverkehr, Wanderverkehr und Sommerfrischenverkehr, *B 2* (im gebirgsnahen Vorlande des Riesen- und Isergebirges) aus Sommerfrischenverkehr

und Wanderverkehr und *B 3* (im eigentlichen Riesengebirge) aus Sommerfrischenverkehr, Wintersport- bzw. Winterfrischenverkehr und Wanderverkehr. Die an diesen drei Strukturformen beteiligten Fremdenverkehrsarten sind soeben jeweils in der Reihenfolge ihrer auf Grund der Fremdenverkehrsstatistik erkennbaren Wertigkeit innerhalb der Strukturformen genannt, also die wichtigste zuerst.

Die Frage nach den Ursachen der gegenseitigen Abgrenzung der Strukturformengebiete gehört in den Rahmen des Standortproblems und soll später erörtert werden (S. 77).

Die Unterscheidung von Strukturformen des Fremdenverkehrs und von Strukturformengebieten des Fremdenverkehrsgebietes erhält nunmehr noch in zweierlei Richtung einen tieferen Sinn: Von der Zahl und dem Charakter der die jeweilige Strukturform aufbauenden Fremdenverkehrsarten wird einerseits der lokale Fremdenverkehrsumfang und andererseits der Fremdenverkehrsablauf, d. h. der jährliche Fremdenverkehrsrhythmus und somit auch der Rhythmus der Fremdenverkehrswirtschaft wesentlich mitbestimmt. Die Strukturformengebiete sind also, um es anders auszudrücken, zugleich unterschiedliche Rhythmus- und Intensitätsgebiete des Fremdenverkehrs. Wir werden das etwas näher betrachten.

In die Zusammenhänge von Strukturform und Fremdenverkehrsumfang gewährt etwa schon der Vergleich von Fig. 1 und 2 einen Einblick. Orte, die Strukturformen aus mehreren Fremdenverkehrsarten angehören, zeichnen sich durch stärkeren Fremdenverkehr aus. Warmbrunn würde ohne den Bäderverkehr und ohne den Durchgangsfremdenverkehr nicht viel mehr Fremde und Fremdenübernachtungen zählen als andere Vorlandsorte der Strukturform *B 2*. Vergleichen wir Orte von *B 3* und *B 2* miteinander, so ist der sehr große Unterschied im Fremdenverkehrsumfang zwar in erster Linie dadurch bedingt, daß die *B 2* allein bildenden Fremdenverkehrsarten Sommerfrischenverkehr und Wanderverkehr im Bereich von *B 3* günstigere Grundlagen haben, doch verursacht daneben der Winterverkehr in den Orten von *B 3* noch ein beträchtliches Mehr an Fremden und Übernachtungen, womit sich der Einfluß der Fremdenverkehrsstruktur auf den Fremdenverkehrsumfang wieder anzeigt.

Für die Zusammenhänge zwischen der Fremdenverkehrsstruktur und dem jährlichen Fremdenverkehrsablauf innerhalb der Strukturformengebiete sind die Fig. *12* und 3 miteinander zu vergleichen. Im Gebiet der Strukturform *B 3* (Beispiele: Schreiberhau, Krumm-

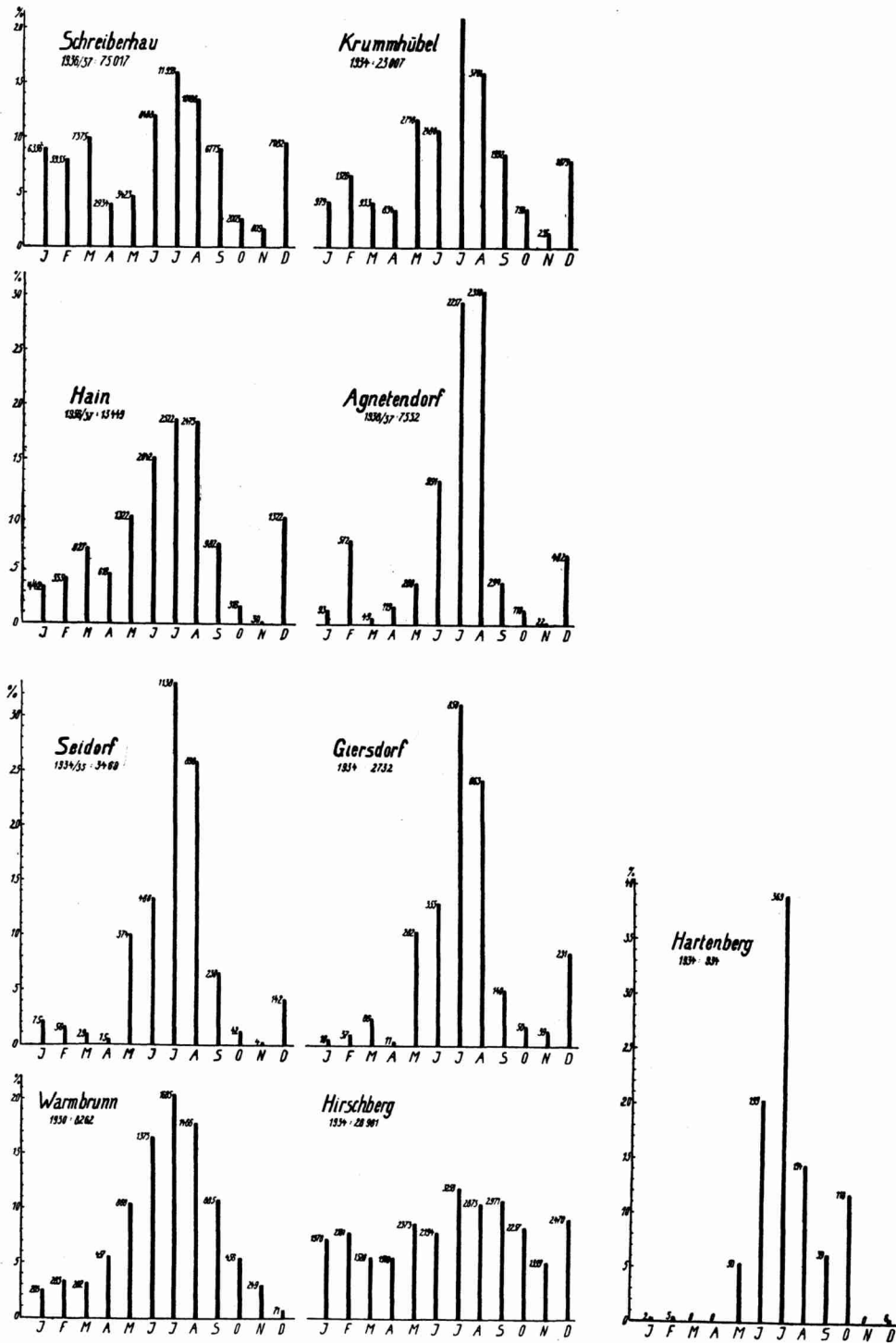


Fig. 3. Verteilung der Übernachtungsfremden auf die einzelnen Monate in v. H. der monatlichen Neumeldungen. — An den Monatsbalken die absolute Zahl der monatlichen Neumeldungen.

hübel, Seidorf) ist der Ablauf des Fremdenverkehrs gewissermaßen zweiphasig: ein großes Maximum im Sommer (Juli), ein kleineres im Winter (Dezember), letzteres natürlich dank des Wintersportverkehrs, zwei ziemlich gleichwertige Minima im Frühjahr und Herbst — Wintersanfang. In den höheren Gebirgstteilen (Krummhübel, Schreiberhau) hört der Fremdenverkehr in keinem Monat auf, aber an der Grenze von *B 3* nach *B 2* wird der Gegensatz zwischen Maximum und Minimum viel größer und kommt der Fremdenverkehr gelegentlich im einen oder anderen Frühjahrs- oder Herbstmonat zum Erliegen (Seidorf). — Im Gebiet der Strukturform *B 2*, Sommerfrischenverkehr und Wanderverkehr, besteht nur Einphasigkeit im Ablauf, ein Maximum im Juli, das sich seit Mai aufbaut und bis Ende Oktober ganz auflöst. Die Winter- und Frühjahrsmonate sind ohne Fremdenverkehr. — In Bad Warmbrunn (*B 1*) ist der Ablauf ebenfalls einphasig. Ein geringer winterlicher Badebetrieb und der Durchgangsfremdenverkehr lassen den Fremdenverkehr aber auch im Winter nicht ganz aufhören. — Sehr bezeichnend ist der Ablauf des Durchgangsfremdenverkehrs in Hirschberg (*A 1*); indem dieser sich gewissermaßen aus allen übrigen Fremdenverkehrsarten ergibt, ist sein Ablauf wiederum zweiphasig mit relativ geringem Gegensatz zwischen Maximum und Minimum.

Wie dieser gedrängte Überblick gezeigt hat, verbinden sich also mit den Strukturformen des Fremdenverkehrs in der Tat gewisse Besonderheiten nach Fremdenverkehrsumfang und Fremdenverkehrsablauf, auf deren — namentlich klimatische — Ursachen wir später zurückkommen (S. 78).

Es scheint mir, daß die Zerlegung des Fremdenverkehrs in Fremdenverkehrsarten und die Unterscheidung von Strukturformen des Fremdenverkehrs nicht nur lokale Bedeutung hat. Schon allein in den deutschen Mittelgebirgen und an den deutschen Küsten stellen wir Fremdenverkehrsgebiete fest, die sämtlich auf Grund der Einheitlichkeit ihres äußeren Erscheinungsbildes als physiognomische Ganzheiten zu gelten haben und sich vielfach in ihrem Gepräge nicht prinzipiell unterscheiden, aber oft sehr erheblich voneinander durch die Struktur ihres Fremdenverkehrs abweichen. Hier kann die Strukturformenuntersuchung möglicherweise ein Hilfsmittel abgeben, den Typ Fremdenverkehrsgebiet in Untertypen zu untergliedern. So gibt es Fremdenverkehrsgebiete, welchen ähnlich dem des Riesengebirges ein mannigfaltig zusammengesetzter Fremdenverkehr eigen ist, so im Harz, Schwarzwald, Thü-

ringer Wald, Erzgebirge u. a., dann aber auch Fremdenverkehrsgebiete, deren Fremdenverkehr im wesentlichen nur durch eine Fremdenverkehrsart charakterisiert wird, vor allem anzutreffen in manchen Heilbädern, einzelnen Fremdenverkehrsstädten und am reinsten auf den Inseln mit Seebäderverkehr. Jedenfalls deutet sich in dieser Richtung ein Weg an zu einer vielleicht einmal notwendig werdenden Unterscheidung und Ordnung der Fremdenverkehrsräume. — Was die Untergliederung der einzelnen Fremdenverkehrsgebiete in Strukturformengebiete angeht, so glaube ich, daß diese neben ihrem wissenschaftlichen Wert auch große praktische Bedeutung zumal für den Landesplaner haben kann. Eine gute, auch textlich erläuterte Strukturformenkarte kann selbst über ihren engeren Inhalt hinaus noch mancherlei Fingerzeige geben, z. B. schon vermuten lassen, wo die Fremdenverkehrswirtschaft hauptgewerblich, wo sie nur nebegewerblich, weil jahreszeitlich beschränkt, betrieben werden kann. Karten dieser Art in größerem Maßstabe werden sicher auch ihren praktischen Nutzen haben.

C. Die zeitliche, räumliche und quantitative Entwicklung der Fremdenverkehrsarten.

Das Fremdenverkehrsgebiet ist in seiner Ausdehnung und in seinem strukturellen Aufbau heute etwas Vorhandenes, zugleich aber etwas in langer Entwicklung Gewordenes. Für ein tieferes Verständnis des Fremdenverkehrsgebietes stellen sich daher zwei Aufgaben: die Herausarbeitung der geographischen Grundlagen des heutigen Fremdenverkehrs und die Betrachtung seiner historisch-genetischen Entwicklung. Die zweite Aufgabe will ich hier vorwegnehmen. Sie ist in der Hauptsache eine Geschichte der Fremdenverkehrsarten unter besonderer Betonung ihres zeitlichen Einsetzens, ihrer räumlichen Ausdehnung und quantitativen Entwicklung. Der Übersichtlichkeit halber gliedere ich die Darstellung in einen Abschnitt über die zeitlich-räumliche Entwicklung und in einen über die quantitative Entwicklung, obgleich sich beides nicht immer streng trennen läßt.

1. Beginn und räumliche Entwicklung der Fremdenverkehrsarten.

a) Der Bäderverkehr. Am frühesten war im Riesengebirge der Bäderverkehr von Warmbrunn. Es scheint so, daß er auf Grund der dortigen Thermalquellen schon im 13. Jahrhundert

begann. Aus dem Jahre 1281 datiert eine Urkunde¹⁾, durch die der Herzog Bernhard dem Johanniterorden den Ort „calidus fons“ mit 250 Hufen Länderei schenkt, ihm weitere 100 Hufen gegen Silber und Wein verkauft und den Siedlern 20 Jahre Freiheit von den Lasten einräumt. Wahrscheinlich war diese Schenkung an die Johanniter, deren Hauptaufgabe ja die Krankenpflege war, in der Absicht erfolgt, die Nutzung der Heilquellen zu intensivieren²⁾. Daß sich jedenfalls die Tätigkeit der Johanniter in dieser Richtung bewegte, bezeugt eine andere Urkunde aus dem Jahre 1288, die dem Commendator von Warmbrunn zum Nutzen der warmen Quellen und des Ordens St. Johannis den Bau eines Gasthauses oder Kretschams erlaubte³⁾. Wenn also nicht schon früher, so hat in Warmbrunn spätestens im ausgehenden 13. Jahrhundert der Bäderverkehr begonnen.

Über Form und Umfang des Badebetriebs in dieser Zeit wissen wir allerdings gar nichts. Auch für die nächsten zwei Jahrhunderte lassen sich keine anderen wirklich konkreten Angaben machen als allein die, daß eine Reihe von Bauten — Brunneinfassungen, Wirts- und Gasthausbauten⁴⁾ — und schließlich einige Verse über Warmbrunn in einem Lobgedicht des VULTURINUS⁵⁾ aus dem Jahre 1506 auf eine weitere Aufwärtsentwicklung des Badelbens hindeuten. Näheres erfahren wir dann erst aus einer brieflichen Mitteilung über Warmbrunn, die der kurfürstlich-brandenburgische Arzt HOFFMANN im Jahre 1569 von Warmbrunn aus einem Fachgenossen machte⁶⁾. Sie führt uns nun schon einen für damalige Verhältnisse ganz modern organisierten Kurbetrieb vor, in dem man bereits über reiche Erfahrungen in der zweckmäßigsten Anwendung der Heilquellen verfügt, Bade-, Trink- und Duschkuren kennt und Bademeister und Badeärzte beschäftigt.

Dieser Brief steht am Anfang einer ausgesprochenen Bäder-

1) TSCHOPPE, G. A. und STENZEL, G. A.: Urkundensammlung zur Geschichte des Ursprungs der Städte in Schlesien und der Oberlausitz. Hamburg 1832.

2) NAVE, G.: Bad Warmbrunn und seine Entwicklung. Almanach für Warmbrunn, 1927, S. 12.

3) Abgedr. bei v. STILLFRIED, R.: Gründliche Berichtigung der älteren Geschichte von Warmbrunn. Schles. Provinzialblätter, Bd. 94, 1831, S. 8.

4) NAVE, G.: a. a. O. S. 14.

5) VULTURINUS, PANCR.: Lobgedicht auf Schlesien von 1506, hsg. und übers. von H. MEUSS, Mitteilg. d. Schles. Ges. f. Volkskde., Bd. 28.

6) Abgedr. bei WENDT, JOH.: Die Thermen zu Warmbrunn. Breslau 1840, S. 24 ff.

freudigkeit, die sich aus vielen Einzelheiten erschließen läßt und zeitlich ins 16. und 17. Jahrhundert fällt, aber auch im 18. Jahrhundert noch anhält. Schon im 16. Jahrhundert entsteht eine umfangreiche Bäderliteratur von zugleich werbendem und wissenschaftlichem Charakter, die zumeist von Medizinern geschrieben ist und bereits zu einer Bädersystematik vordringt¹⁾. Der Schwung dieser Bäderfreudigkeit bringt in Johannisbad, Kudowa, Charlottenbrunn, Flinsberg und in anderen Orten erstes und schnell aufblühendes Badeleben, älteren Bädern wie Landeck und vor allem Warmbrunn neuen Auftrieb. Für Warmbrunn drückt sich das unter anderem darin aus, daß seine Gäste damals, um überhaupt Unterkunft und Bademöglichkeit zu erhalten, schon zwei bis drei Monate vor ihrem Eintreffen Wohnung und tägliche Badezeit bestellt haben mußten²⁾.

Da uns die zeitgenössische Literatur die damaligen Badeanlagen genauer schildert, Angaben über tägliche Badedauer des Gastes und tägliche Dauer des Badebetriebs macht, läßt sich der jährliche Umfang des Warmbrunner Bäderverkehrs für die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert auf 300—400 Dauergäste mit etwa 6000 bis 8000 Übernachtungen schätzen. Hinzu kamen aber noch zahlreiche Besucher aus der weiteren Umgebung, die vor allem am Johannistage in Scharen in dem Glauben herbeiströmten, daß die Quellen an diesem Tage besonders wunderwirkend seien. Damit hatte der Fremdenverkehr im ganzen ein Ausmaß angenommen, das das Fremdenfassungsvermögen Warmbrunns überstieg, so daß auch die Nachbardörfer den Gästen Unterkunft bieten mußten³⁾. Hierin liegt ein bemerkenswerter Schritt in der Entwicklung des Fremdenverkehrs vom Fremdenverkehrsort zum Fremdenverkehrsgebiet. Dieses war dann auch gleich in den Grundzügen mit allen wesentlichen Eigenschaften eines modernen Fremdenverkehrsgebietes behaftet, mit einer Fremdenverkehrsorganisation, einer

1) SCHWENCKFELDT, C.: *Stirpium et Fossilium Silesiae Catalogus*. Leipzig 1601. — SCHWENCKFELDT, C.: *Hirschbergischen Bades* — — Beschreibung. Hirschberg 1619 [2. Aufl.]. — SCHICKFUSS, JAC.: *New vermehrte Schlesische Chronika und Landesbeschreibung*, Jena 1625. — ZINDEL, M. A.: *Hirschbergischen Warmen Bades* — Kurtze Betrachtung. Liegnitz 1656. — HETTMAYER, G. J.: *Ursprung* — — des Uhaltens Johannis-Bad — —. Glatz 1688. — PANSAM, M.: *Bad Ordnung*. Leipzig 1618.

2) SCHWENCKFELDT, C.: *Hirschbergischen Bades* — — Beschreibung. Hirschberg 1619, S. 71.

3) SCHWENCKFELDT, C.: *Stirpium et Fossilium Silesiae Catalogus*. 1601, S. 399.

Fremdenverkehrswirtschaft und selbst auch mit einer Abhängigkeit seiner Versorgung, vor allem bezüglich der Lebensmittel, von der Einfuhr aus den benachbarten Dörfern und Städten¹⁾.

Die räumliche Entwicklung des Bäderverkehrs war hiermit abgeschlossen; was die weiteren Jahrhunderte noch brachten, bezieht sich auf seine quantitative Entwicklung und auf den Ausbau seiner Grundlagen und kann in späteren Zusammenhängen gesagt werden. Doch verdient hier noch ein Wandel in der Zusammensetzung der Badegesellschaft Erwähnung, weil er in sich schon die ersten Wurzeln für den Wanderverkehr und den Sommerfrischenverkehr getragen haben dürfte.

Zuvor waren am Badeleben im wesentlichen nur Leute beteiligt, die aus Krankheitsgründen einer Kur wirklich bedurften. Im Zuge der allgemeinen Bäderfreudigkeit kamen fortan aber immer mehr Leute in die Bäder auch aus reinem Vergnügen und zur Geselligkeit²⁾, bis es schließlich für die begüterten Kreise zur Gepflogenheit ihres gesellschaftlichen Lebens wurde, sommers einen Badeaufenthalt zu nehmen und sich bei dieser Gelegenheit ein Stelldichein zu geben. In Warmbrunn trafen sich seit dem 16. Jahrhundert und noch bis ins 19. Jahrhundert hinein die Begüterten und vor allem der Adel mit meist großer Gesellschaft aus Böhmen, Mähren, Sachsen, Preußen, Pommern, Litauen, Livland, Polen und selbst dem westlichen Rußland³⁾. Mit dieser neuen Komponente der Badegesellschaft waren ganz fraglos die Anfänge des Warmbrunner Sommerfrischenverkehrs gegeben und ebenso auch die des Wanderverkehrs, für den das Bad sehr bald Ausgangsort wurde. So hatte die Zeit um 1600 neben einer räumlichen Erweiterung des Fremdenverkehrsgebietes auch schon den Beginn eines gemischten Fremdenverkehrs gezeitigt.

b) Der Wanderverkehr. Unsere nächsten Ausführungen haben nunmehr dem Wanderverkehr zu gelten, der die weitere räumliche Fortentwicklung des Fremdenverkehrsgebietes im Riesengebirge seit dem 17. Jahrhundert herbeiführte. Gelegentliche frühere Reisen ins Riesengebirge, ein vielfach weit überschätzter Handelsverkehr zwischen Böhmen und Schlesien auf einigen Gebirgswegen und ebenso die Unternehmungen der nach Schätze

1) SCHWENCKFELDT, CASPER: Hirschbergischen Bades — — 1619, S. 31 f. und 39.

2) Vgl. die Rügen, die SCHWENCKFELDT ihnen erteilt. SCHWENCKFELDT, a. a. O. 1619.

3) SCHWENCKFELDT, a. a. O. 1619, S. 71.

suchenden Walen vom 13. bis 16. Jahrhundert können, obgleich sie zur Erschließung des Gebirges den Auftakt gaben¹⁾, noch keineswegs als Wanderverkehr angesprochen werden. Erst seit der Häufung — und das Moment der Häufung und Wiederholung müssen wir als Eigentümlichkeit allen Fremdenverkehrs bezeichnen — der damals von schlesischer Seite her fast ausschließlich nach der Schneekoppe gerichteten Gebirgsreisen im 17. Jahrhundert kann von einem wirklichen Wanderverkehr die Rede sein. Gemessen an dem Alter des Bäderverkehrs ist das sehr spät, doch setzte der Wanderverkehr auch in anderen Gebirgen nicht früher, eher sogar später ein. Die Gründe für ein so spätes Aufkommen des Gebirgsfremdenverkehrs waren kaum wohl geographischer Natur, obgleich sich das Riesengebirge in dieser Zeit siedlungsgeographisch noch im Ausbau befand und auch sonst sehr unwegsam und recht urwüchsig war²⁾. Sie dürften weit mehr in der damals ganz allgemein beobachtbaren ablehnenden Haltung des Menschen gegenüber der Gebirgslandschaft gelegen haben. Sein damaliger Schönheitsbegriff, ganz in der schön-nützlichen Kulturlandschaft geformt und stark utilitaristisch gefärbt, schloß die Naturlandschaft vollends aus. Die fruchtbare Ebene war die Ideallandschaft, das Gebirge aber galt als scheußlich und rau und wurde mit allerlei abweisenden und abschreckenden Prädikaten belegt. Noch bis ins 18. Jahrhundert hinein kommt diese Haltung deutlich in den Reisedarstellungen und insonderheit auch in den Koppenbüchern, den seit 1696 ausgelegten Fremdenbüchern für die Besucher der Schneekoppe³⁾, zum Ausdruck. Wenn trotzdem der Gebirgsfremdenverkehr im Riesengebirge schon im 17. Jahrhundert seinen Anfang nahm, so nur deshalb, weil neben diesem besonderen Landschaftsgefühl ein vielleicht stärkeres und gerade im 17. Jahrhundert noch immer stärker werdendes Bedürfnis nach abenteuerlichen Erleb-

1) GRUHN, H.: Die Erschließung des Riesengebirges bis zum Jahre 1700. Zschr. des Vereins f. Gesch. Schlesiens, Bd. 62. Breslau 1928, S. 119 f.

2) Im 15., in der Mehrzahl erst im 16. Jahrhundert entstanden die Orte Krummhübel, Brückenberg, Baberhäuser, Hain und Agnetendorf (1631) auf der schlesischen Seite, Harrachsdorf, Witkowitz, Rochlitz, St. Peter auf der sudetendeutschen Seite. Der Bau der Bauden im höheren Gebirgstheil begann erst mit dem Anfang des 17. Jahrhunderts.

3) Ein Teil der Koppenbücher befindet sich im Riesengebirgsmuseum in Hirschberg. Ein anderer in der Majoratsbibliothek in Warmbrunn. Die Jahrgänge 1696 bis 1737 sind auszugsweise abgedruckt bei LINDNER, C. G.: Vergnügte und unvergnügte Reisen auf das weltberufene schlesische Riesengebirge. Hirschberg 1737.

nissen und Kuriositäten bestand, das ebenso lebhaft aus den Reiseschilderungen und den Koppenbucheintragungen jener Zeit hervorgeht. So ist es auch bezeichnend, daß die Anfänge des Wanderverkehrs ins Riesengebirge zeitlich mit der Herausgabe der Rübezahlgeschichten durch PRÄTORIUS zusammenfallen. Rübezahl, der auch wissenschaftlich noch diskutierte Berggeist war allein schon ein unwiderstehlicher Reiz und hat ganz wesentlich dazu beigetragen, das Riesengebirge schnell „weltberufen“ zu machen.

Der Hauptanziehungspunkt aller Wanderungen war natürlich die Schneekoppe als höchste Erhebung, besonders noch, nachdem sie seit den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts von einer Kapelle gekrönt war. Eine Koppenbesteigung verhiess auch am ehesten Befriedigung. Sie versprach großartige Fernsichten und großartige Sonnenaufgänge, die sehr bald für viele allein schon ausreichender Grund für das strapaziöse Unternehmen wurden; sie bescherte die immer wieder bestaunte Erscheinung, daß ein Flintenschuß in der dünnen Gebirgsluft nur einen geringen Knall gibt, verhiess die sehr begehrten Veilchensteine und nicht zuletzt für den Weg eine größere Gesellschaft. Gründe, die uns heute belanglos und gar lächerlich erscheinen, konnten damals der Hauptanlaß zur Wanderung sein.

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ist der Wanderverkehr zur Schneekoppe offenbar noch ziemlich schwach gewesen, steigerte sich dann aber bedeutend nach der Vollendung der Koppenkapelle, wovon die Koppenbücher Zeugnis ablegen. Besonders an den sogenannten Koppentagen, an welchen in der Kapelle Messen abgehalten wurden, anfänglich fünf, später drei Tage im Jahre, waren die Besucherzahlen immer sehr beträchtlich¹⁾. Für das Jahr 1690, also wenige Jahre nach dem Kapellenbau, wird berichtet, daß bereits viele tausende Namen von Besuchern die Wand des Gotteshauses verunzierten²⁾. Die Warmbrunner Gäste stellten jetzt und auch später einen beträchtlichen Teil der Koppenwanderer; aber auch die in die damals wirtschaftlich florierenden Städte Hirschberg und Schmiedeberg Geschäfte halber kommenden Fremden, darunter vielfach Ausländer, ließen sich in der Regel weder einen Besuch in Warmbrunn noch eine Koppenbesteigung entgehen, was nicht wenig zu dem Ruf des Bades und des Gebirges beigetragen hat.

1) z. B. am 2. Juli 1713 350 Personen.

2) SCHMOLCK, BENJ.: Die wundervolle Schneekoppe. Leipzig 1736, S. 40 u. 148.

So waren diese drei Orte Schmiedeberg, Warmbrunn und Hirschberg auch die Hauptausgangspunkte für Koppenwanderungen geworden. Der ganze Verkehr spielte sich auf nur wenigen Bahnen ab. Von Warmbrunn führte der Weg nach Giersdorf oder — zumal mit Gespann — der besseren Straße wegen häufig erst über Hermsdorf nach Giersdorf, Seidorf, Kolonie Brückenberg und dann zu Fuß oder auch zu Pferd auf dem „schlesingschen Wege“ an der Hampelbaude vorbei auf den damals noch mit sehr dichtem Knieholz¹⁾ bestandenen Koppenplan. Von Hirschberg aus waren zwei Wege üblich²⁾: der häufiger benutzte ging über Stonsdorf und Seidorf und führte auf den „schlesingschen Weg“ zu. Er war zwar länger, aber weniger steil als der zweite Weg, der über Stonsdorf, Arnsdorf, Krummhübel und dann in jähem Anstieg zur kleinen Koppe und von hier zur Hampelbaude oder auch gleich zur Schneekoppe führte. Dieses letzte Wegstück von Krummhübel ab benutzte auch der Verkehr von Schmiedeberg her, der bis Krummhübel über Buschvorwerk und Steinseiffen kam. Von diesen Bahnen wich man in der Regel nicht ab, so daß im wesentlichen nur die an den Wanderwegen gelegenen Orte und Geländepunkte mit dem Fremdenverkehr in Berührung kamen. Allenfalls besuchte man noch die dem Weg nahen Dreisteine und Mittagsteine, den großen und kleinen Teich und ging über die Weiße Wiese hinweg, um einen Blick in die tiefen und jäh abstürzenden Talgründe des Riesengrundes und Blaugrundes zu haben.

Räumlich betrachtet, gehörten zum damaligen Wanderverkehrsgebiet das ganze Gebirgsvorland zwischen Hirschberg und Schmiedeberg und vom Gebirge der Ostteil zwischen Schmiedeberg und der Linie Seidorf-Brückenberg. Dies war der Zuwachs, den der Wanderverkehr dem Fremdenverkehrsgebiet im 17. Jahrhundert bereitete.

Bis über die Mitte des 18. Jahrhunderts hinaus hatte sich hinsichtlich des Umfanges des Wanderverkehrsgebietes und der Zielpunkte kaum etwas geändert. Aber dann wurde im letzten Drittel dieses Jahrhunderts die Naturbetrachtung zunehmend romantischer und leitete eine neue Phase des Wanderverkehrs ein, die wiederum fast ein Jahrhundert dauerte. In diesem neuen Zeitabschnitt entdeckt die Romantik erst recht eigentlich die Schönheit der Natur des Gebirges und seines Vorlandes im Großen wie

1) SCHMOLCK, B.: Die wundervolle Schneekoppe. Leipzig 1737, S. 36.

2) Genau angegeben in der Vorrede zu LINDNER, a. a. O. 1737.

im Kleinen und geht doch auch gleichzeitig nicht achtlos an den schönen Schöpfungen der Kultur vorüber. Es ist ein besonderer Glücksumstand, daß gerade die Riesengebirgslandschaft der neuen Geschmacksströmung eine Fülle reizvoller Motive zu bieten hatte, die erst den Malern und Dichtern und dann dem großen Strom der Wanderer offenkundig wurden¹⁾.

Das Gebirgsvorland, früher eigentlich mehr auf dem Wege zur Koppe durchheilt, bietet nunmehr eigene Zielpunkte: die am Ende des Jahrhunderts geschaffenen Hügelanlagen des Helikon und Parnaß bei Hirschberg, sowie die schöne Aussicht vom Hausberg, die Schlösser und Schloßanlagen von Buchwald, Fischbach, Erdmannsdorf und Stonsdorf, die wirren und romantischen Felsszenarien des Prudelberges bei Stonsdorf, der Ziegenrücken bei Steinseiffen und vieles andere.

In die Vorstufe des Gebirges dringt der Wanderverkehr durch die wildromantischen Täler ein, wo der Hainfall, der Kochelfall und der Zackenfall besucht werden, die, so klein sie im Sommer auch sind, durch ihre Schönheit und Wildheit den Wanderer gelegentlich zu Tränen rühren können²⁾. Auf steilen und schroffen Zwischentalrücken erheben sich die Ruine Kynast und die 1721 auf altem Grunde neu errichtete Annakapelle, gemahnen zur Andacht und zum Nachsinnen über Mittelalter und glänzende Ritterzeit. Gerade der Kynast wird so stark besucht, daß hier von 1800 an ein Fremdenbuch ausgelegt, und 1822 eine Schankwirtschaft eingerichtet wird³⁾.

Die höheren Gebirgstteile werden nun nicht mehr allein im Osten aufgesucht, sondern auch im Westen auf dem Wege durch das Zackental. Der Kochelfall, ein damals nahe Schreiberhau gelegenes Vitriolwerk, die sogenannte Große Baude, heutige Max Heinzl-Baude in Schreiberhau, die Glashütten, der Zackenfall und die Alte Schlesische Baude sind wichtige Stationen am Wege zur Kammregion. Wie früher bildet auch jetzt noch die Fernsicht einen wesentlichen Anreiz zur Kammwanderung, aber mindestens ebenso das ganze Landschaftsgepräge an sich mit den Knieholzbeständen, den Kammwiesen, den romantisch wirren Felsburgen

1) GRUNDMANN, G.: Das Riesengebirge in der Malerei der Romantik. Breslau 1831. — HOFFMANN, A.: Deutsche Dichter im schlesischen Gebirge. Warmbrunn.

2) ZÖLLNER, J. FR.: Briefe über Schlesien. I. u. II. Teil, Berlin 1792 bis 1793. — ASSMANN, CHR. GOTTFR.: Reise im Riesengebirge. Leipzig 1899.

3) Acta I 129, 1. — Kameralamt Hermsdorf.

und Blockhäufungen am Reifträger, an der Veilchenspitze, dem Hohen Rade, an der Sturmhaube und nicht zuletzt den Schnee-gruben und den Teichen. Und in einem Maße wie nie zuvor findet auch der Mensch des Gebirges Beachtung. Die Verfasser der Reisebeschreibungen und Darstellungen des Riesengebirges dieser Zeit werden nicht müde, das Schlichte und Fromme, das Naturnahe und Glückliche im Leben des Baudenbewohners zu schildern¹⁾.

Für Wanderungen in die besonders reizvolle Kammregion waren inzwischen auch die erforderlichen siedlungsgeographischen Grundlagen entstanden. Im Osten bestanden lange Zeit als einzige Stützpunkte des Wanderverkehrs die Hampelbaude (seit 1654?) und die Wiesenbaude (seit 1625). Im Zuge der höhenwärtigen Entwicklung der Almwirtschaft im Riesengebirge sind dann aber gegen Ende des 18. Jahrhunderts und im Anfang des 19. Jahrhunderts viele Bauden in der Kammregion hinzugekommen, so vor allem die Alte Schlesische Baude, die Wossecker-Baude, die Martinsbaude, die Neue Schlesische Baude, die inzwischen wieder wüst gewordene Pudelbaude. Im Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden noch als wichtige Stützpunkte die Peterbaude (1811), die Spindlerbaude (1824), die Schnee grubenbaude (1831), die Riesensbaude (1847)²⁾ und die Schneekoppenbaude. Waren diese Bauden mit Ausnahme der Schneekoppenbaude und der Schnee grubenbaude, die gleich von Anfang an den Charakter von Gastbauden hatten, auch als Viehbauden entstanden, so boten sie doch dem Wanderer auch Unterkunft und einige Verpflegung. Das System dieser Bauden hat erst die schnell so beliebt gewordenen, von Ost nach West oder umgekehrt durchlaufenden Kammwanderungen praktisch möglich gemacht. Daß die Bauden, jede ein Bild der Romantik für sich, selbst größte Beachtung bei den Wanderern fanden, wurde schon gesagt.

Nach allem hatte das Riesengebirge in der Tat dem neuen Landschaftsgefühl einen fast unermesslichen Reichtum an Sehenswertem zu bieten und zog dementsprechend immer mehr Fremde herbei³⁾. Indem sich Sehenswertes in allen Teilen des Riesenge-

1) HOSER, J. K. E.: Das Riesengebirge in einer statistisch-topographischen und pittoresken Übersicht. 2 Bde. Wien 1803 u. 1805. — HOLTEI, C. v.: Reise ins Riesengebirge (1818). Hg. v. NENTWIG. Warmbrunn 1898.

2) vgl. POSER, H.: Almwirtschaft und Baudenwüstungen im Riesengebirge. Geogr. Anz. 1936, S. 97 ff. — РОЖКАМ, H.: Die Schreiberhauer Bauden, Breslau 1937.

3) In dieser Zeit erscheinen auch die ersten Gebirgsführer: z. B. Taschen-

birges und seines Vorlandes fand, dehnte sich der Wanderverkehr auch über das ganze Gebirge und sein Vorland aus. Schon um 1800 hatte das Wanderverkehrsgebiet diesen seinen größten Umfang. Dem Fremdenverkehrsgebiet waren damit neue Teile angefügt, ihm zugleich auch die Ausdehnung gegeben, die es heute hat. So ist die Zeit der Romantik für die räumliche Entwicklung des ganzen Fremdenverkehrsgebietes von besonderer Bedeutung gewesen.

Die spätere Entwicklung des Wanderverkehrs seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts wird ganz augenscheinlich wiederum von einer neuen Geschmacksströmung getragen. Hatte die Zeit zuvor außer für die großen Erscheinungen der Landschaft auch für die kleineren Schöpfungen der Natur und Kultur ein sehr offenes Auge gehabt und mit einer liebevollen Hingabe an sie den Wanderverkehr ebenso intensiv über das liebliche Vorland wie über das herbe Gebirge gespannt, so treten in der Folgezeit die kleineren Erscheinungen immer mehr gegenüber dem Großen, gegenüber dem Besonderen und Imposanten zurück. Wer ins Riesengebirge reist, will weniger in seinem Vorlande gewesen sein als im Gebirge selbst und möglichst auf seinen höchsten Höhen. Gewiß hat es auch vorher schon eine ähnliche Haltung gegeben, aber bei weitem nicht so einseitig. Mehr und mehr hört das Vorland auf, etwas zu bieten; die quantitative Entwicklung des Wanderverkehrs gerät hier ins Stocken, während sie sich im Gebirge überschlägt. Für 1850 wird die Zahl der Gebirgsbesucher auf mehr als 3000 geschätzt¹⁾, 1884 besuchten aber schon 50000 Menschen die Schneekoppe allein. Dieser Zug in die Höhe ist später nach dem Ausbau der Eisenbahnen Hirschberg-Zillertal-Krummhübel (1895), Hirschberg-Petersdorf-Schreiberhau (1891 bis Petersdorf, 1902 bis Schreiberhau) und der Straßenbahn Hirschberg-Warmbrunn-Hermsdorf (1899) und Warmbrunn-Giersdorf (1914), sowie auch des modernen Straßennetzes noch stärker geworden. Heute wird das Vorland auf dem Wege zum Gebirge vom Wanderverkehr nur-

buch für Fremde des Riesengebirges. Hirschberg 1798. — MEISSNER, J. G.: Reisebuch für diejenigen, welche das Riesengebirge in Schlesien . . . besuchen . . . wollen. Breslau 1804. — FRITSCH, J. H.: Taschenbuch für Reisende ins Riesengebirge. Leipzig 1816 u. v. a.

¹⁾ BECK, S.: Darstellung und geschichtliche Entwicklung der Verkehrswege, Verkehrsmittel und des Gasthauswesens im Riesengebirge und in seinen Vorbergen. 1891. Handschrift X, 17, Riesengebirgsmuseum in Hirschberg.

mehr durchleitet. So hat die letzte Phase der Entwicklung eine höhenwärtige Verlagerung des Wanderverkehrs bedeutet, anfänglich bedingt augenscheinlich durch ein neues Landschaftsgefühl, später getragen vom modernen Verkehr.

c) Der Sommerfrischenverkehr. Durch den Bäderverkehr erfolgte die Begründung des Fremdenverkehrsgebietes, durch den Wanderverkehr erhielt es seine Ausdehnung über Vorland und Gebirge. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gliederte sich dieses Gebiet bezüglich der Struktur seines Fremdenverkehrs in einen kleinen Gebietsteil um Warmbrunn mit einem gemischten Fremdenverkehr aus Bäderverkehr, Sommerfrischenverkehr, Wanderverkehr und auch Durchgangsverkehr — die heutige Warmbrunner Fremdenverkehrsstruktur war also schon vorhanden — und den übrigen größeren Gebietsteil, in dem bis dahin nur der Wanderverkehr zu Hause war. Bald nach der Mitte des Jahrhunderts hat dieser letzte Gebietsteil dann eine große strukturelle Bereicherung durch den Sommerfrischenverkehr erfahren.

Wie wir sahen, hatte der Sommerfrischenverkehr schon sehr früh Wurzel in Warmbrunn geschlagen (S. 24). Jahrhunderte hindurch blieb er aber auf Warmbrunn allein beschränkt, obgleich schon HOSER, der in seiner Zeit zweifellos hervorragendste Riesengebirgskenner, um 1800 die vorzügliche Eignung des Riesengebirges und insbesondere seiner Orte Krummhübel, Brückenberg, Hain, Agnetendorf und Schreiberhau für die Einrichtung von Sommerfrischen ausgesprochen hatte¹). Die Zeit war aber für solche Pläne noch nicht reif, nicht, daß es an einer Liebe zum Gebirge allgemein gefehlt habe — wir stellten sogar das Gegenteil für diese Zeit fest —, sondern weil es an Sommerfrischlern fehlte. Erst in den 60er Jahren tritt ein größerer Zustrom ein, über Warmbrunn hinausgehend, faßt der Sommerfrischenverkehr in diesem Jahrzehnt Boden in den Zackentalorten Hermsdorf, Petersdorf und Schreiberhau, dann in den folgenden Jahrzehnten bis 1900 in allen übrigen Gebirgssiedlungen. Es ist derselbe Zeitraum, in dem auch der Harz, der Thüringer Wald und andere Mittelgebirge erst so recht ihren Sommerfrischenverkehr erhielten. Die Bewegung ist also wieder eine allgemeine, entspringt aber sicher nicht irgend einer zeitgebundenen Laune oder einer neuen Geschmacksströmung, dürfte auch schwerlich die jetzt in Ausbau befindliche Eisenbahn als im Vergleich zur Postkutsche schnelleres

1) HOSER, J. K. E.: a. a. O. II. Teil, Wien 1804, S. 96.

und billigeres Verkehrsmittel zur primären Ursache gehabt haben; denn auch ohne Eisenbahnen waren ja sommers schon viele Menschen von weither in die Bäder gefahren. Es scheint mir viel eher die in der ersten Hälfte des Jahrhunderts beginnende starke Vermehrung der städtischen Bevölkerung ausschlaggebend gewesen zu sein (s. S. 47 u. 88). Hiermit war die Zahl derer gewachsen, die einer Entspannung außerhalb ihres städtischen Arbeits- und Wohnraumes bedurften. Die Eisenbahn ist nur, wenn auch wichtigste, Vermittlerin dieser Bewegung geworden.

Um einen Überblick über die räumliche Entwicklung des Sommerfrischenverkehrs zu erlangen, habe ich seinen Anfang in den einzelnen Orten aus der Literatur und durch persönliche Erkundigungen festzustellen gesucht. Daraus ergibt sich folgendes Bild. Mit Ausnahme von Warmbrunn, wo er schon vorher war und auch weiterhin bleibt, läßt der Sommerfrischenverkehr das Vorland anfänglich so gut wie unberührt und zieht gleich ins Gebirge ein. Er ist in den 60er Jahren zuerst, wie schon gesagt, in den Orten des Zackentales und einige Jahre später in Krummhübel gewesen, d. h. in beiden Fällen zuerst in Orten, die in den zutiefst ins Gebirge eingeschnittenen Tälern liegen und daher vom Vorlande her relativ gut erreichbar waren. Dazu genossen Hermsdorf, Petersdorf und Schreiberhau die Gunst einer vergleichsweise guten Kunststraßenverbindung über Warmbrunn nach Hirschberg, und Krummhübel die Nähe der Stadt Schmiedeberg. Wenig später als in Krummhübel rührte sich der Sommerfrischenverkehr in den Bergfußorten Giersdorf, Seidorf und Arnsdorf, die trotz der Randlage zwischen Gebirge und Vorland nur wegen schlechterer Straßenverhältnisse damals eine geringere Verkehrsgunst hatten als die vorher genannten Talorte. Sie haben aber einen Halbkreis von allerdings gerade nur aufkeimenden Sommerfrischen geschlossen, der sich nunmehr um den ganzen, im Westen vom Zackental und im Osten vom Lomnitztal begrenzten Gebirgstheil legte. Von diesem Halbkreis aus hat sich dann der Sommerfrischenverkehr sehr schnell das ganze Gebirge erobert. Noch in den 80er Jahren gelangte er durch die kürzeren Vorstufentäler von Hermsdorf nach Agnetendorf, von Giersdorf nach Hain und Saalberg und von Krummhübel nach Brückenberg. Nur in den kleineren und zumeist recht verkehrungünstig gelegenen Orten wie Kiesewald, Baberhäuser und Wolfshau fand sich der Sommerfrischenverkehr erst in den 90er Jahren ein. In dieser letzten Zeitspanne, z. T. etwas früher, hat

ein immer ganz gering gebliebener Sommerfrischenverkehr auch in einigen Vorlandsorten angefangen.

Der von Ort zu Ort zeitliche Unterschied im Sommerfrischenverkehrsanzug, das lehrt uns unser Überblick noch, hat nicht schönere oder schlechtere Landschaftslage des einzelnen Ortes — die höheren Gebirgsorte Brückenberg, Hain usw. haben zweifellos eine günstigere Landschaftslage als die Bergfußorte, und trotzdem haben letztere den Sommerfrischenverkehr um einige Jahre früher gehabt —, sondern das Moment der größeren oder geringeren Verkehrsgunst oder Zugänglichkeit zur Ursache gehabt. Dazu ist noch als wichtig zu ergänzen, daß dieses Moment der Verkehrsgunst sich nur auf die Zugänglichkeit bezieht; denn in fast allen Orten fing der Sommerfrischenverkehr schon an, noch ehe diese Orte in das Netz der Fahrpostlinien oder der Eisenbahn einbezogen waren. Hier ist überall die meist nur sommerliche Postkutschen- oder Privatkutschenverbindung erst entstanden, nachdem ein Bedürfnis dazu vorlag, gewöhnlich sehr bald nach dem Anfang des Sommerfrischenverkehrs der einzelnen Orte (S. 116f.). Eine Ausnahme stellen vielleicht nur die Orte Hermsdorf, Petersdorf und Schreiberhau dar, die schon Anfang der 60er Jahre über Warmbrunn mit Hirschberg, bzw. vorübergehend mit der Bahnstation Reibnitz (seit 1865) durch Postkutsche, vorher auch schon durch Privatkutsche in Verbindung standen (S. 117f.).

Unter anderen Bedingungen und Einflüssen als die Anfänge stand die nachherige ziffernmäßige Entwicklung des Sommerfrischenverkehrs. Meine Ausführungen hierüber mag die Tabelle I unterstützen. Sie ist der Übersichtlichkeit halber bewußt kurz gehalten, ein Auszug aus einem weit umfangreicheren statistischen Material. Als Ergänzung hierzu kann für die letzten Jahre die Fig. 1 herangezogen werden.

Tabelle I.
Zahl der Sommerfrischler mit längerem Aufenthalt.

Jahr	Vorlandsorte		Bergfußorte				Höhere Gebirgsorte				
	Warmbrunn	Stonsdorf	Hermsdorf	Giersdorf	Seidorf	Arnsdorf	Schreiberhau	Agnetendorf	Kiesewald	Hain	Krummhübel
1880	5085	7	920	198	62	15	746	190	—	92	540
1904	rd. 6000	108	2180	1200	1222	503	11321	?	555	3540	4783
1912	4797	272	2097	928	1087	824	13458	2267	1005	2590	5952
1935	rd. 600	205	2000	rd. 2300	3885	754	24000	3384	5989	9927	10968

Die Tabelle gliedert sich in Vorlandsorte, Bergfußorte und höhere Gebirgsorte. Dadurch ist das Wichtigste leicht erkenntlich gemacht: Stagnation oder Rückläufigkeit der Entwicklung in den Vorlandsorten, langsame Aufwärtsentwicklung und teilweise Stagnation in den Bergfußorten und erhebliche Steigerung des Sommerfrischenverkehrs in allen höheren Gebirgsorten, wohin sich das ganze Schwergewicht des Sommerfrischenverkehrs gelegt hat. Neben dieser zonalen Differenzierung der Sommerfrischen besteht hinsichtlich des Verkehrsumfanges und seiner Entwicklung auch noch eine Differenzierung von Ort zu Ort innerhalb der einzelnen Zone. Für beide sind die Ursachen recht mannigfach gewesen; ich bespreche nur die allgemein wesentlichen.

Vergleichen wir sämtliche Orte allein für das Jahr 1880, so zeigt sich, daß zu dieser Zeit die älteren Sommerfrischen Warmbrunn, Hermsdorf, Petersdorf, Schreiberhau und Krummhübel alle jüngeren, gleich welche Landschaftslage diese haben, noch bei weitem überflügeln. Besonders Warmbrunn hat noch eine unbestrittene Vorrangstellung. Das Moment des Alters der Sommerfrische, das nämlich für die älteren ein besseres Eingerichtetsein auf den Fremdenverkehr einschließt, macht sich also anfänglich noch auf den Verkehrsumfang geltend. Ich sage anfänglich, denn bald tritt dieser Faktor gegenüber anderen ganz zurück. Gleich nach der Jahrhundertwende hat Warmbrunn bereits seine Vorrangstellung verloren. Im Jahre 1904 werden in Warmbrunn rd. 6000 Sommerfrischler gezählt, in Schreiberhau aber bereits 11 321 und in Krummhübel immerhin schon 4783.

Ein für die weitere ziffernmäßige Entwicklung wichtiger, aber auf die Dauer auch nicht allein ausschlaggebender Faktor ist die Verkehrslage gewesen. Dies zeigt sich vor allem darin, daß jeweils nach Anschluß einer Sommerfrische an die Eisenbahn und Straßenbahn oder selbst auch später an das Kraftwagenliniennetz der Fremdenverkehr ruckartig ansteigt. Es erhielt z. B. Schreiberhau 1902 Bahnanschluß, 1901 hatte es 6914 Dauergäste, 1903, dem Jahre nach der Bahneröffnung, 11 063. Ähnliche Steigerung erfuhr der Sommerfrischenverkehr in den anderen Stationsorten, wenn auch nicht gleich so stark wie in Schreiberhau. Der Grund für diesen Unterschied lenkt uns auf einen anderen Faktor.

Im Gegensatz zu Schreiberhau haben die übrigen Sommerfrischen mit Eisenbahn- oder Straßenbahnanschluß Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf und auch Krummhübel etwas höher im Gebirge liegende Nachbarorte. Während der Bahnanschluß in

Schreiberhau ganz allein diesem Orte zugute kam, mußten die anderen Stationsorte die neuen Verkehrsvorzüge mit ihren höher gelegenen Nachbarorten teilen; in diesen letzteren stieg der Sommerfrischenverkehr nach Eröffnung der Bahn sogar mehr als in den zugehörigen Stationsorten. Damit war das Übergewicht der höheren Nachbarorte als Sommerfrischen gegenüber ihren Bahnorten endgültig, wurde aber noch sehr vergrößert, nachdem die Nachbarorte nach und nach seit 1920 durch Autobuslinien engeren Anschluß an die Stationsorte erhielten (vgl. Fig. 7, S. 115). Im Jahre 1936 hatte Brückenberg rd. 10 000 Sommergäste mehr als sein Stationsort Krummhübel, Hain 4 bis 5 mal mehr als sein Stationsort Giersdorf, Agnetendorf 3 mal mehr als Hermsdorf und Kieselwald fast 4 mal mehr als sein Stationsort Petersdorf. Während der Sommerfrischenverkehr in den Bergfußorten, ob mit oder ohne Bahnanschluß, in seiner ziffernmäßigen Entwicklung nahezu stagniert, hat er in den höheren Gebirgsorten, auch in solchen geringerer Verkehrsgunst, rapide zugenommen. Dies ist, so müssen wir feststellen, in erster Linie der Sieg des natürlichen Landschaftsfaktors. Die später näher zu betrachtende, im Hinblick auf den Sommerfrischenverkehr bessere Landschafts- und Klimalage der höheren Gebirgsorte hat sich letzten Endes in der quantitativen Verteilung des Sommerfrischenverkehrs zum Vorteil dieser Orte durchgesetzt. Vielleicht hat auch die Unterschiedlichkeit des Siedlungscharakters etwas mitgesprochen. Die Bergfußorte, ursprünglich reine Waldhufendörfer, waren schon inzwischen durch mancherlei Industrie- und Gewerbeniederlassungen weitgehend verdichtet, während die höheren Gebirgsorte ihr freundliches und so innig landschaftverbundenes Wesen als lockere Streusiedlungen immer beibehalten haben.

Wenn Schreiberhau unter diesen Gebirgsorten eine besonders überragende Stellung gewonnen hat, dann nicht nur, weil es die Vorteile seines Bahnanschlusses für sich allein genießt, sondern auch eine ganz vortreffliche Landschaftslage hat zwischen den Wandergebieten des Riesengebirges und Isergebirges und als von jeher größter Ort des Gebirges stets die größte Unterkunftsmöglichkeit bot.

Für die Bergfußorte ist ein immerhin noch relativ günstiges Bild zu entwerfen, indem nicht auch hier wie in allen Vorlandsorten die Entwicklung des Sommerfrischenverkehrs rückläufig wurde. Das ist nicht zuletzt auf den großen Anteil der KdF.-Gäste am Riesengebirgsverkehr zurückzuführen. Ihre Bedeutung kommt ge-

rade in diesen kleineren Sommerfrischen mehr zur Geltung als in den größeren. So hatte Hermsdorf, um ein Beispiel zu geben, im Sommer 1934 rd. 2500 Dauergäste, davon 300 KdF.-Gäste, im Sommer 1935 rd. 2000 Dauergäste, davon 524 KdF.-Gäste und im Sommer 1936 rd. 2500 Dauergäste, davon 1799 KdF.-Gäste. Ohne die KdF.-Gäste wäre hier also in der Tat eine rückläufige Entwicklung eingetreten. So ist auch dieser Faktor in außerordentlich kurzer Zeit sehr bedeutsam geworden. Er hat die Tendenz zu noch schärferer Kontrastierung von Bergfußzone und höherer Gebirgszone zumindest stark gemildert.

Das räumliche Ergebnis der geschilderten ziffernmäßigen Entwicklung ist die eingangs erwähnte zonale und innerzonale Differenzierung des Sommerfrischengebietes und der Sommerfrischenorte gewesen. 1936 entfielen auf das Vorland nur einige tausend Sommerfrischler, auf die Bergfußzone von Hartenberg im Westen bis Schmiedeberg im Osten (vgl. Fig. 1) etwas über 20 000, auf die höheren Gebirgsteile aber weit über 90 000 Sommerfrischler. Diesen zonalen Intensitätsunterschieden entspricht auch die landschaftliche und klimatische Wertigkeit dieser auch physisch-geographisch durchaus unterscheidbaren Zonen für den Sommerverkehr (Kap. D).

d) Der Wintersportverkehr¹⁾. Mit der Darstellung der ziffernmäßigen Entwicklung des Sommerfrischenverkehrs bis auf die Gegenwart sind wir den Anfängen des Wintersportverkehrs um mehr als hundert Jahre vorausgeeilt. Zu einer Zeit, da der Sommerfrischenverkehr noch allein auf Warmbrunn beschränkt war, war im Ostteil des Gebirges bereits der Keim für den späteren Wintersportverkehr gelegt. Das Mittel war der ursprünglich nur für Wirtschaftszwecke wie Holzabfuhr usw. gebrauchte Hörnerschlitten. Seit 1815 wurde er in steigendem Maße auch für Vergnügungszwecke auf der Strecke Schmiedeberg—Grenzbauden benutzt. Anfangs nur von Einheimischen betrieben, zog dieses Wintervergnügen bald auch Fremde an und fand dann allmählich Nachahmung in den übrigen Gebirgsteilen. So wurden um 1860 Hörnerschlittenfahrten zwischen Schreiberhau und der Neuen Schlesischen Baude und ebenso auf der Strecke Hermsdorf—Aagnetendorf—Peterbaude (später mit der Fortsetzung nach Spindlermühle, Spindlerbaude als Rundfahrt) eingerichtet. Um 1880 gesellte sich zum Hörnerschlitten der Rodelschlitten, und im allgemeinen Zuge der Wintersportentwicklung in

1) Eine gute Darstellung, der ich manche entwicklungsgeschichtliche Daten entnehmen konnte, bietet LESSENTHIN, B.: Das Riesengebirge im Winter. Breslau 1901.

den deutschen Mittelgebirgen kam es auch im Riesengebirge in schneller Folge zu weiteren Schlittenbahnen. 1889 wurde eine Strecke zwischen Krummhübel und der in diesem Jahre fertiggestellten Prinz Heinrich-Baude eröffnet, 1896 zwischen Krummhübel und der Hampelbaude und 1898 zwischen Giersdorf, Hain und der Spindlerbaude. Neben diesen Hauptbahnen war inzwischen noch eine erhebliche Zahl von Nebenbahnen in Betrieb genommen worden, deren wichtigste die Bahnen Kiesewald — Petersdorf, Bismarckhöhe — Agnetendorf, Bismarckhöhe — Hermsdorf, Kynast — Hermsdorf und Brotbaude — Arnsdorf waren. Zu diesen Schlittenbahnen kamen dann nach der Jahrhundertwende die vielen Schiwege, nachdem der Schisport mehr und mehr zum Allgemeingut wurde.

Die Entwicklung der Schlittenbahnen führt uns vor Augen, daß schon um 1900 das ganze Riesengebirge zum Wintersportgebiet geworden war. Aber man darf sich durch dieses Bild nicht täuschen lassen. Wohl spielte sich der Schlittensport bereits im ganzen Gebirge ab, aber der Fremdenverkehr als solcher war dabei nahezu ganz auf jene Orte beschränkt, die die unteren Endpunkte der einzelnen Schlittenbahnen bildeten. Hier wurden die Schlitten gemietet, begannen und endeten die Schlittenfahrten. Dadurch ergab sich, daß im wesentlichen von den Schneesverhältnissen dieser unteren Orte aus, nicht etwa von den Schneesverhältnissen der höheren Gebirgsteile, wo ja eigentlich die Schlittenbahnen lagen, der damalige Wintersportverkehr seine zeitliche Begrenzung erhielt. Er fing in der Regel nicht vor Weihnachten an und endete im allgemeinen schon Ende Februar. Die wichtigsten Wintersportplätze waren damals Hermsdorf und mehr noch Agnetendorf. Zählte man im Winter 1898/99 in Agnetendorf 1900 Wintergäste, so in demselben Winter in Schreiberhau erst 138. Nicht anders als in Schreiberhau war es in den übrigen höheren Gebirgsorten¹⁾. So befand sich also das Schwergewicht des winterlichen Fremdenverkehrs damals ganz in den tiefer gelegenen Orten. Angesichts

1) In Ermangelung einer frühen winterlichen Fremdenzählung in allen Orten gebe ich die folgende Schlittenstatistik wieder, die in etwa auf die unterschiedliche Besucherfrequenz schließen läßt: Es wurden Schlitten gezählt in:

Jahr	Schreiberhau	Krummhübel	Hain	Agnetendorf	Hermsdorf
1898/99	180	300	80	1600	?
1899/1900	1000	1700	300	3400	1200

der viel besseren Schneesverhältnisse in den höheren Gebirgstteilen erscheint dies verwunderlich, wird aber aus den winterlichen Verkehrsverhältnissen im Gebirge heraus durchaus verständlich. In jener Zeit war das Riesengebirge nur erst durch sommerliche Fahrposten erschlossen, und die Gebirgsstraßen waren noch viel zu schlecht, als daß sie auch im Winter einen größeren Personenverkehr in die höher gelegenen Gebirgsorte zugelassen hätten. Die vielleicht einzige auch im Winter relativ gut benutzbare Straße war die von Hirschberg über Warmbrunn nach Hermsdorf und Petersdorf; so daß es verständlich wird, wenn gerade Hermsdorf und das benachbarte Agnetendorf zu den ersten und vorübergehend wichtigsten Sportplätzen wurden. Sie waren von Hirschberg aus, dem Knotenpunkt fast allen Verkehrs von und ins Riesengebirge, am leichtesten und schnellsten von allen Gebirgsorten erreichbar. Den Vorsprung, den ihnen diese eine Straße gegenüber allen, auch sportklimatisch besser gelegenen Orten gab, hat dann noch die 1891 bis Petersdorf eröffnete Eisenbahn (vgl. Verkehrskarte Fig. 7, S. 115), die erst über zehn Jahre später bis Schreiberhau fortgesetzt wurde, vorübergehend ganz erheblich verstärkt.

Den Bann, den somit die winterliche Verkehrsungunst über die räumliche Fortentwicklung des Wintersportverkehrs in die höheren Gebirgsorte gelegt hatte, haben erst die Eisenbahnverbindungen nach Krummhübel (1895) und Schreiberhau (1902) und die Straßenbahnverbindung nach Giersdorf (1914) zu brechen vermocht. Sie leiteten für den Wintersportverkehr genau dieselbe höhenwärtige Verlagerung ein, wie für den Sommerfrischenverkehr, lenkten zuerst einen großen Strom von Wintersportlern in den Ostteil des Gebirges, dann gleich nach der Jahrhundertwende einen zweiten Strom in den Westteil. Dadurch trat eine Verödung des Wintersportverkehrs in den Bergfußorten, zumal in den Orten der mittleren Gebirgszone Hermsdorf und Agnetendorf ein, die erst die Straßenbahnverbindung nach Giersdorf (1914) ein wenig gemildert hat, ohne aber die immer stärker werdende Konzentration des Wintersports auf den West- und Ostflügel des Gebirges aufgehalten zu haben (Tab. II, S. 40).

Neben diesem Verkehrsfaktor machte sich für die jüngere räumliche Entwicklung des Wintersportverkehrs sogleich auch der Landschafts- und Klimafaktor geltend, und zwar in noch entscheidenderem Maße als bei der höhenwärtigen Verlagerung des Sommerfrischenverkehrs. Erst bei 600 m Höhe fangen im Riesengebirge die Gelände- und Schneesverhältnisse an, den in dieser Be-

ziehung hohen Anforderungen des modernen Wintersports wirklich gut zu entsprechen (S. 65f.). Demgemäß haben auch die höher gelegenen Nachbarorte von Stationsorten nach dem Bahnanschluß gegenüber diesen einen noch stärkeren Auftrieb des Wintersportverkehrs als des Sommerfrischenverkehrs erfahren. Stellten wir z. B. fest, daß Hain gegenüber seinem tieferen Stationsort Giersdorf einen 4—5mal stärkeren Sommerfrischenverkehr hatte, so ist sein Wintersportverkehr sogar 10mal größer; war in Agnetendorf der Sommerfrischenverkehr etwa 3mal größer als im Stationsort Hermsdorf, so ist sein Wintersportverkehr mehr als 5mal größer. Damit vollzog sich die Herausbildung von Intensitätszonen mit entsprechend schärferen Gegensätzen als beim Sommerfrischenverkehr: an das für den Wintersport gänzlich unbedeutende Vorland schließt sich die Bergfußzone, in der im Winter 1935/36 im ganzen nur wenig mehr als 6000 Übernachtungsgäste gezählt wurden und sicher noch weniger gewesen wären, wenn nicht der Wintersportverkehr noch mehr als der Sommerfrischenverkehr eine vielfach stoßweise Steigerung zum Wochendende und zur Ferienzeit hätte (Weihnachten und Frühjahr), wodurch infolge Überfüllung der höheren Gebirgsorte viele Gäste Unterkunft in den Bergfußorten nehmen müssen; dann folgt die höhere Gebirgszone mit 60000 Übernachtungsgästen im gleichen Jahre. Bergfußzone und höhere Gebirgszone stehen in einem Intensitätsverhältnis von 1:10, das im Sommerfrischenverkehr nur 1:4,5 beträgt. Diese Gegenüberstellung zeigt nochmals, wie viel durchgreifender die höhenwärtige Verlagerung des Wintersportverkehrs war, und gibt zugleich der später zu beleuchtenden Tatsache Ausdruck, daß der landschaftliche und klimatische Unterschied zwischen der Höhenzone und der Bergfußzone für den Wintersportverkehr viel schärfer ausfällt als für den Sommerfrischenverkehr (S. 77).

Wie auf den Intensitätsunterschied von Bergfußzone und Höhenzone macht sich der Faktor der günstigeren Landschafts- und Klimalage, die wir auch als Höhenlage zusammenfassen dürfen (Kap. I, D. 1), auch auf die Intensitätsunterschiede von Ort zu Ort innerhalb der einzelnen Zone geltend. Unter den Orten der Höhenzone haben Schreiberhau und Brückenberg den stärksten Winterverkehr (Tab. II). Muß man die Sonderstellung Schreiberhaus auch noch größtenteils durch die Eisenbahn begründen, so zeigt sich doch deutlich bei Brückenberg, das keinen eigenen Bahnanschluß hat, der Einfluß der Höhenlage. Schreiberhau und Brückenberg reichen als einzige Orte mit ihren oberen Siedlungskomplexen

über 800 m Höhe hinaus und damit in die Region größter Schneedauer und Schneesicherheit hinein (S. 67), was ihnen begreiflicherweise einen großen Vorteil vor den anderen Wintersportplätzen verschaffte. Von beiden Orten aus ist auch im Winter die Kammregion besonders leicht und schnell erreichbar; dazu genießt Schreiberhau genau so wie im Sommer den Vorzug der Lage zwischen den Wander- und Schigebieten des Riesen- und Isergebirges.

Tabelle II.
Zahl der Übernachtungsgäste im Winter.

Winter	Schreiberhau	Kiesewald	Hain	Brückenberg	Krummhübel	Agneten-dorf
1935/36	19 954	599	2507	19 484	6473	1420
1936/37	31 548	553	3501	14 278	7061	1680

Fassen wir die Entwicklung des Wintersportverkehrs, wie sie sich uns offenbarte, in wenige Worte zusammen, so ist zu sagen: Beginn des Wintersports in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts im Ostteil des Gebirges, räumliche Fortentwicklung über das ganze Gebirge in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, aber mit der durch winterliche Verkehrsungunst des Gebirges bedingten Bindung des Übernachtungsverkehrs an die unteren Gebirgsorte, dann ganz analog der Entwicklung des Sommerfrischenverkehrs Verlagerung in die höheren Gebirgsteile unter Einfluß des modernen Verkehrs und der natürlichen Landschafts- und Klimafaktoren und Herausbildung scharf ausgeprägter Intensitätszonen und Differenzierung der Orte nach ihrem Verkehrsumfang aus gleichen Gründen.

e) Der Durchgangs-Fremdenverkehr. Ich komme zur Besprechung der letzten, wenn auch nicht jüngsten Fremdenverkehrsart, des Durchgangsfremdenverkehrs. Wie der Name sagt, hat sich diese Fremdenverkehrsart aus dem Durchgangsverkehr heraus entwickelt, und zwar am frühesten und zugleich am stärksten in Hirschberg. Diese Stadt liegt mit nur 9 km Abstand mitten vor der Nordfront des Riesengebirges im Schnittpunkte eines so vielstrahligen und dichten Verkehrsnetzes, wie es kein zweiter Ort in weiterer Umgebung hat (s. Fig. 7, S. 115)¹⁾.

Fast der ganze vom Westen, Osten und Norden kommende Verkehr muß der Struktur des Verkehrsnetzes nach zwangsläufig

1) Man vergleiche dazu die viel geringere Verkehrsdichte in den übrigen Vorländern der Sudeten, etwa in der Karte d. Deutschen Reiches 1:100 000.

über Hirschberg. Die Folge ist u. a. eine hohe Personenverkehrsfrequenz Hirschbergs, die z. B. im Jahre 1929 allein schon auf dem Hauptbahnhof Hirschberg mehr als 2,4 Mill. Personen betrug. Auch schon vor der Entwicklung der Eisenbahn und des modernen Straßennetzes hatte Hirschberg günstige Verkehrsbeziehungen durch eine Reihe von wichtigen Postverbindungen (S. 116). Solange es einen Fremdenverkehr in Bad Warmbrunn und im Riesengebirge gibt, ist Hirschberg für ihn auf Grund seiner Verkehrslage wichtigster Durchgangsort gewesen.

Wie Hirschberg für das ganze Gebirge, so ist Warmbrunn nach Aufkommen des Gebirgsfremdenverkehrs ein zweiter, wenn auch nicht gleichbedeutender Verkehrsvermittler geworden, besonders seit von Warmbrunn eine Straßenbahnverbindung nach Giersdorf-Hain, also zum mittleren Gebirgstheil besteht; aber auch der ganze in den Westteil des Gebirges strömende Verkehr führt zwangsläufig durch Warmbrunn, so daß hier der Durchgangsverkehr noch hohe Frequenzen hat¹⁾.

Ein dritter Durchgangsort im Riesengebirgsbereich ist Schmiedeberg, das vornehmlich den aus Richtung Landeshut kommenden Verkehr vermittelt.

In diesen drei Orten, allerdings weniger nennenswert in Schmiedeberg, hat sich aus dem Durchgangsverkehr ein Durchgangsfremdenverkehr vor allem erst dadurch entwickelt, daß hier mancherlei Sehenswürdigkeiten den Durchreisenden Anlaß zum Aufenthalt geben. In Hirschberg sind das einst die Schleiermärkte gewesen, dann die Berg- und Parkanlagen bei der Stadt (S. 28); heute sind es u. a. auch die aus der Blütezeit des Leinwand- und Schleierhandels herrührenden großartigen Barock- und Rokokofassaden der Bürgerhäuser im Bereich des Ringes, die Gnadenkirche und die prunkvollen Familiengrüfte der Handelsherren und ähnliche Zeugen einer großartigen Vergangenheit. In Warmbrunn bilden die Badeanlagen, das Schloß, die propsteilichen Gebäude, weiter die hervorragenden Sammlungen (Bibliothek und Schriftensammlung, Waffen-, Stein-, Münz-, Siegel- und naturwissenschaftliche Sammlungen)²⁾, die Warmbrunner Holzschnitzschule usw. den

1) Vgl. die Arbeiten von DAUSTER, G.: Fünfzig Jahre verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Riesengebirges und Isergebirges. Zschr. Der Wanderer im Riesengebirge, 1931, S. 91 ff. — Ferner: Festschr. 25 Jahre Hauptverkehrsstelle f. d. Riesen- und Isergebirge, Sitz Hirschberg i. R. 1931.

2) NAVE, G.: Die reichsgräflich-Schaffgottschen Sammlungen in Warmbrunn. Wanderer im Riesengebirge. 1926, S. 57 ff.

Hauptanlaß zu kurzem Aufenthalt. Auch hier in Warmbrunn reicht der Durchgangsfremdenverkehr schon mindestens so weit zurück, wie es einen Gebirgswanderverkehr gibt.

Der Stärke nach ist der Durchgangsfremdenverkehr in Hirschberg sicherlich größer als in Warmbrunn. Streng vergleichbare Zahlen sind indes nicht zu haben, weil die Tagesfremden statistisch gar nicht oder nur zum Teil erfaßt werden. Letzteres ist während einiger Jahre in Warmbrunn geschehen (Tab. III), während in Hirschberg nur Übernachtungsfremde gezählt werden, deren Zahl 1934 rund 35 000 betrug.

Tabelle III.
Durchgangs-Fremdenverkehr in Warmbrunn.

Jahr	Übernachtende	Durchreisende	Tagesgäste
1928		3953	30 578
1929		4370	30 365
1930		3748	34 367
1931		2775	21 260

Fassen wir nun noch einmal die sich aus unserer Darstellung ergebenden zeitlich-räumlichen Daten über die verschiedenen Fremdenverkehrsarten zu knapper Übersicht zusammen.

Spätestens im ausgehenden 13. Jahrhundert beginnt der Bäderverkehr in Warmbrunn. Hiermit wird der Kern zum Fremdenverkehrsgebiet gelegt. Anfänglich nur auf Warmbrunn beschränkt, bezieht der Fremdenverkehr aus Wohnungsbedürfnis für die Warmbrunner Gäste im 16. Jahrhundert auch die Nachbardörfer ins Fremdenverkehrsgebiet ein. Um diese Zeit fängt eine Art Sommerfrischenverkehr in Warmbrunn an, kennt Hirschberg sicher schon den Durchgangsfremdenverkehr. Das Fremdenverkehrsgebiet ist nach einigen Fremdenverkehrsarten differenziert. An diesen noch wenig vergrößerten Gebietskern fügt der mehr aus einem Zeitgeschmack entstehende Gebirgswanderverkehr im 17. Jahrhundert das Vorland und den Ostteil des Gebirges als Wanderverkehrsgebiet an. Das neue Landschaftsgefühl der Romantik gibt im ausgehenden 18. Jahrhundert den Anstoß zur Erweiterung dieses Wanderverkehrsgebietes im Vorland und im Gebirge, wodurch schon um 1800 die heutige Ausdehnung des Fremdenverkehrsgebietes erreicht wird. Gebirgs-sommerfrischenverkehr und Wintersportverkehr beginnen so recht erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts und bedeuten gebietlich nur eine wesentliche Bereicherung der Struktur des Fremdenver-

kehr. Beide beginnen in den tieferen Gebirgslagen, verlagern sich aber dann schnell unter Einfluß des modernen Verkehrs und der günstigeren Landschaftsfaktoren höhenwärts. Diese höhenwärtige Verlagerung des Sommerfrischen- und Wintersportverkehrs, die ähnlich auch der Wanderverkehr seit der Mitte des 19. Jahrhunderts durchmachte, ist gewissermaßen, wie noch näher auszuführen ist (S. 73f.), das Hineinwachsen dieser Fremdenverkehrsarten in den Raum ihrer optimalen Grundlagen gewesen und hat zugleich Höhenzone, Bergfußzone und Vorlandzone als in dieser Reihenfolge an Wert sinkende Intensitätszonen einander gegenübergestellt.

2. Die quantitative Entwicklung des Fremdenverkehrs.

Wenn wir jetzt noch kurz die allgemeine zahlenmäßige Entwicklung des Fremdenverkehrs betrachten, so muß von vornherein gesagt werden, daß für keinen Zeitpunkt die tatsächliche Gesamtzahl der Besucher des Riesengebirges angegeben werden kann. Abgesehen davon, daß für frühere Zeiträume überhaupt nur Schätzungen möglich sind, führt auch für die Gegenwart die Addition der in den einzelnen Orten gemeldeten Fremden zu einem falschen Bilde, weil einerseits in der Regel nur Übernachtungsfremde gezählt werden, andererseits viele Besucher auf ihrer Reise in mehreren Orten Aufenthalt nehmen und infolgedessen in der Gesamtsumme für das Gebirge mehrfach enthalten sind¹⁾. Wir sind somit auf Schätzungen angewiesen, die aber, wo irgend möglich, die Statistik zur Grundlage nehmen.

Für die Zeit um 1600 gab ich bereits auf S. 23 eine Schätzung auf 300 bis 400 Personen an, die sich auf Warmbrunn bezog. Um 1700 mag die Zahl der Besucher aus Bäderverkehr und Wanderverkehr vielleicht 1000 betragen haben. Nach einer sehr sorgfältigen Schätzung von BECK waren im Jahre 1800 rund 1200 Personen am Wanderverkehr beteiligt²⁾, zuzüglich der Warmbrunner Badegäste haben am Gesamtverkehr rund 2000 Personen teilgenommen. Für das Jahr 1850 können schon allein nach der Warmbrunner Kurliste mehr als 5000 Besucher angenommen werden (Fig. 4). 1884 aber wurden allein auf der Schneekoppe bereits 50000 gezählt, und hat der Gesamtverkehr vielleicht gegen 60000 ausgemacht. 1936 wurden dagegen allein schon über 190000 Über-

1) Für einen Vergleich sind die Übernachtungsziffern besser geeignet als Fremdenziffern; sie sind aber für frühere Zeit nicht zu haben.

2) BECK, S.: a. a. O. 1891.

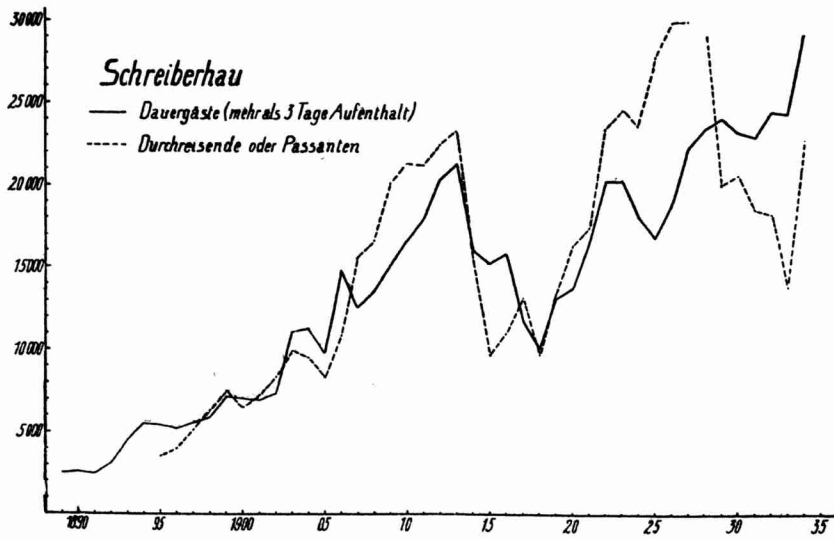
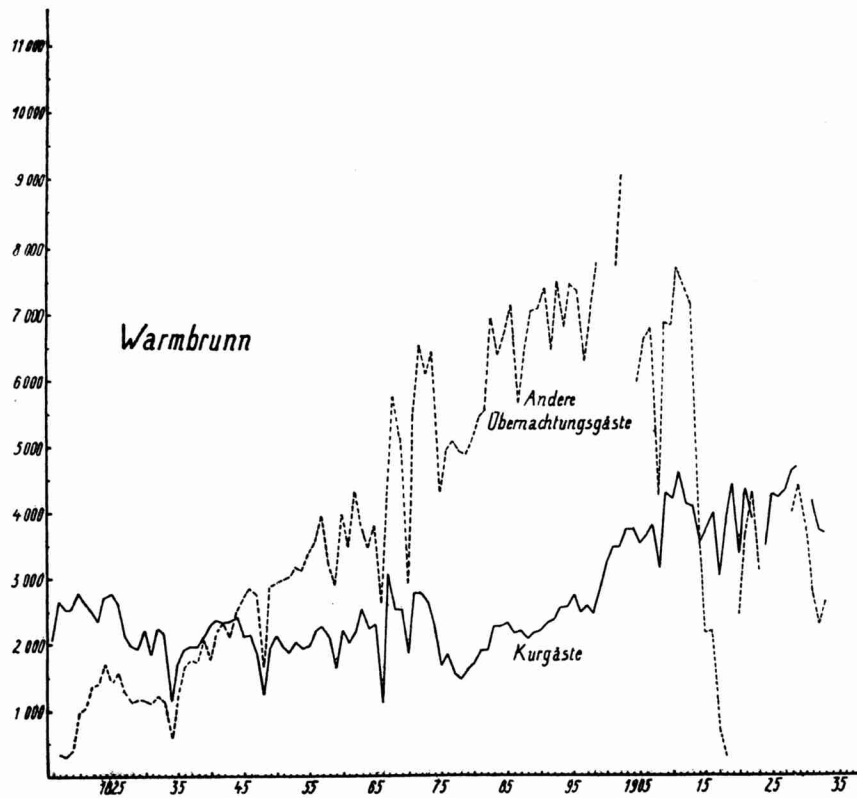


Fig. 4. Die zahlenmäßige Entwicklung des Fremdenverkehrs in Bad Warmbrunn und Schreiberhau.

nachtungsgäste gezählt, und haben noch außerdem Hunderttausende zum Wanderverkehr gehört.

Wenn es sich in den angeführten Zahlen auch nur um Schätzungen handelt, so dürfen wir aus ihnen doch als sicheres Ergebnis lesen, daß der Fremdenverkehrsumfang im großen betrachtet eine dauernde und sich seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts besonders plötzlich verstärkende Zunahme erfahren hat. Dies ist eine Erscheinung, die hernach noch näher betrachtet werden soll; eine andere spricht aus den Kurvenbildern (Fig. 4), die sehr deutlich anzeigen, daß die Aufwärtsentwicklung des Fremdenverkehrs doch sehr oft auch von Rückschlägen unterbrochen wurde. Wir wollen diese Erscheinung zuerst besprechen.

Die Kurven veranschaulichen, was man ohnehin schon vermuten kann, daß Stillstände und Rückschläge der Entwicklung zusammenfallen mit Jahren innerpolitischer Auseinandersetzungen (1830, 1848 u. a.), mit Kriegsjahren (1866, 1870, 1914/18), mit Zeiten der Wirtschaftskrise (z. B. 1875/80, 1929/33) und auch mit Schlechtwetterjahren (verregnete Sommer oder schneearme Winter, z. B. 1858, 1905, 1907 u. a.), womit ihre Ursachen sogleich einhellig beleuchtet sind.

Eine Wertanalyse dieser hemmenden Faktoren, die nicht nur an Hand von Fremdenverkehrsstatistiken durchführbar ist, sondern auch Erkundigungen im Fremdenverkehrsgebiet zur Grundlage nehmen muß, führt zu dem Ergebnis, daß der Schlechtwetterfaktor eine weit weniger tiefe und nachhaltige negative Wirkung auf den Fremdenverkehr hatte als jeder der anderen Faktoren, weil er in der Regel in nur kurzen Zeiträumen, Wochen oder allenfalls auch Monaten, zur Wirkung kam und dann nur vorübergehend allein die Besucherzahlen drückte. Kriege und Wirtschaftskrisen wirken sich auf ein Jahr oder auf Jahre aus, drücken nicht nur die Besucherziffern schlechthin, sondern legen den vorhandenen Besuchern auch eine größere Beschränkung in der Erfüllung ihrer Wünsche und Bedürfnisse auf; die Aufenthaltsdauer des Einzelnen ist kürzer, seine täglichen Ausgaben sind kleiner als sonst. Die Fremdenverkehrsstatistik allein gibt daher kein klares Bild; auch die Übernachtungsstatistik charakterisiert — nach mündlichen Auskünften im Fremdenverkehrsgebiet — bei weitem noch nicht die wahren Tiefstände der Fremdenverkehrswirtschaft z. B. in den letzten Kriegs- und Krisenjahren. Die Gäste- und Übernachtungsstatistik von Warmbrunn gibt für die Jahre des Weltkrieges noch insofern einen gänzlich falschen Eindruck von der eigentlichen

Fremdenverkehrswirtschaft in diesen Jahren, als die damals noch relativ hohe Zahl der Gäste (Fig. 4) in der Hauptsache durch Freigäste des Badebesitzers (Verwundete, Unbemittelte usw.) bedingt war.

Alle genannten Faktoren übten ihren negativen Einfluß natürlich auf jede Fremdenverkehrsart aus. Leider ist aber das Vergleichsmaterial nicht ausreichend, um zu entscheiden, welche Fremdenverkehrsarten am meisten, welche am wenigsten betroffen wurden. Allein mein Eindruck geht dahin, daß der Bäder- und Sommerfrischenverkehr immerhin nicht ganz so starken und wirtschaftlich tiefgreifenden Schwankungen unterworfen waren wie der Wintersport- und Wanderverkehr.

Was die Frage der — im großen betrachtet — ständigen Steigerung des Fremdenverkehrs anlangt, so können wir bei weitem nicht alle Faktoren behandeln, die eine Rolle mitspielten. Um Vollständigkeit anzustreben, müßten wir u. a. denken an die Propaganda und Werbung seitens der Verkehrsstellen, Verkehrsämter und Verkehrsanstalten, besonders an die Reiseerleichterungen seitens der Eisenbahn (Gesellschaftskarten, Sonntags- und Urlaubskarten usw.), überhaupt an die den Fremdenverkehr fördernde Tätigkeit der Behörden, der Partei, der Fremdenverkehrsverbände, des Riesengebirgsvereins und — um auch gänzlich andere Faktoren zu nennen — an die Verbesserung der Einkommenslage, der Vermögenslage, der Arbeitsmöglichkeit usw., aber auch an die Bereitschaft der Riesengebirgsbewohner zur Aufnahme von Fremden. Die effektive Auswirkung jedes einzelnen solcher Faktoren ist aber außerordentlich schwer zu fassen, und ihre besondere Betrachtung führt außerdem hinaus aus dem Bereich geographischer Fragestellung. Anders steht es mit der Landschaft selbst, die für die lokale Steigerung des Fremdenverkehrs vor allen erwähnten Faktoren insofern die stärkste Triebkraft gewesen ist, als sie über Eigenschaften verfügt, die immer neuen Zeitströmungen u. ä. entsprachen und damit im Riesengebirgsbereich immer wieder neue Fremdenverkehrsarten aufkommen lassen konnten. Jede dieser Fremdenverkehrsarten bedeutete neben der Bereicherung der Fremdenverkehrsstruktur zugleich eine Vergrößerung des Fremdenverkehrsumfanges nach Zahl der Gäste und Übernachtungen. Wir werden diesen Landschaftskräften in späteren Zusammenhängen wiederholt Rechnung tragen müssen und sie dann auch näher zu bestimmen haben (Kap. I, D u. E).

Auf andere Faktoren lenkt uns die Frage nach den Hauptursachen für die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts so plötzlich beginnende besonders starke Steigerung des Fremdenverkehrs. Es

entfällt diese Erscheinung nicht allein auf den Riesengebirgsfremdenverkehr, sondern auf den Fremdenverkehr in Deutschland überhaupt; sie ist also eine Erscheinung allgemeinen Charakters, hat demnach in erster Linie nicht lokale, sondern allgemeine Ursachen gehabt. Die Antwort auf diese Frage muß ähnlich ausfallen wie die für das starke Aufleben des Gebirgssommerfrischenverkehrs gefundene (S. 32). Da der allgemeine Aufschwung des Fremdenverkehrs zeitlich zusammenfällt mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes, könnte man auch hier wiederum die primäre Ursache im Aufkommen des modernen Verkehrs sehen. Für die Fortentwicklung des Fremdenverkehrs im Riesengebirge war es auch zweifellos von grundsätzlicher Bedeutung, daß wenigstens das Riesengebirgsvorland schon relativ früh durch die Eisenbahn Berlin — Kohlfurt — Görlitz — Hirschberg (letzte Strecke 1865/66 eröffnet) mit einer damals schon vorhandenen Verbindung über Kohlfurt nach Breslau und über Görlitz nach Dresden in das Eisenbahnnetz eingeschaltet wurde und spätere Bahnen unmittelbar ins Gebirge führten. Ohne das Eisenbahnnetz und ohne die späteren modernen Straßenverkehrsmittel wäre auch der schon im vorigen Jahrhundert beginnende Massenverkehr nicht denkbar gewesen. Aber der entscheidende Grund für die Anfänge des plötzlichen Anschwellens der Fremdenströme ist die Entfaltung der Eisenbahn doch nicht gewesen; denn wie aus Fig 4, S. 44, deren Kurven zudem nur die Übernachtungsgäste zur Darstellung bringen, am Beispiel Warmbrunn ersichtlich wird, lagen die Anfänge für den starken Auftrieb des Fremdenverkehrs im Riesengebirge um fast drei Jahrzehnte früher als die Eröffnung der ersten, das Riesengebirge in Hirschberg tangierenden Hauptbahn. Dagegen lenkt uns die weitere Feststellung, daß unter den Besuchern das städtische Element bei weitem überwiegt (S. 88), auf den wahren Hintergrund, nämlich das gewaltige und schnelle Anwachsen der städtischen Bevölkerung seit dem ersten Viertel des vorigen Jahrhunderts. Und auch dies war nicht allein entscheidend, sondern mit ihm zusammen eine gleichzeitige, aus den Kurven erkennbare Ausweitung des Fremdenverkehrsinteresses über die einst am Fremdenverkehr, insbesondere Bäderverkehr allein maßgeblich beteiligten vermögenden Bevölkerungsteile hinaus auch auf andere soziale und Berufsschichten, auf Beamte, Angestellte, Kaufleute und sonstige Vertreter freier Berufe. In diesen gleichzeitigen Parallelen erscheint der allgemeine und schnelle und dann auch anhaltende Aufschwung des Fremdenverkehrs in erster Linie als eine Reaktion der Bevölkerung auf die

unter dem Einfluß der Industrialisierung rasch erfolgte Zusammenballung der Menschen in den großen Städten mit ihrem hastenden Erwerbsleben und ihrer gesteigerten Arbeitsintensität¹⁾.

Wir haben hiermit den Versuch beendet, jene Faktoren zu erkennen, die an der ziffernmäßigen Entwicklung des Fremdenverkehrs fördernd oder hemmend beteiligt waren. Es war, um dies deutlich zu sagen, nicht der Versuch, die letzten Ursachen des Fremdenverkehrs als Erscheinung schlechthin zu erfassen (hierüber S. 84), sondern auf die treibenden Kräfte kam es an. Wir können diese, einschließlich auch der nur hinweislich berührten Faktoren, zwecks leichterer Übersicht zu folgenden Faktorengruppen zusammenfassen:

a) Grundfaktoren.

1. Natürliche Faktoren (die landschaftlichen und klimatischen Gegebenheiten für die Fremdenverkehrsarten im Fremdenverkehrsgebiet).
2. Bevölkerungsgeographischer Faktor (Bevölkerungsstruktur im Herkunftsgebiet der Fremden — Näheres S. 88).

b) Fördernde Faktoren.

1. Bevölkerungszunahme im Einzugsgebiet.
2. Stimmungs- und bedürfnismäßige Erweiterung des Fremdenverkehrsinteresses.
3. Verkehrsgeographische, verkehrstechnische, verkehrspolitische Faktoren (Verkehrerschlossenheit, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Fahrpreisermäßigung usw.).
4. Werbung und Propaganda.
5. Wirtschaftliche und finanzielle Faktoren (Einkommens- und Vermögenslage der Bevölkerung, sicherer Arbeitsplatz usw. Vgl. S. 89).
6. Fremden-Aufnahmebereitschaft der Einwohner des Fremdenverkehrsgebietes (ein insofern erwähnenswerter Punkt, als in anderen Gebieten auch teilweise negative Feststellungen gemacht wurden²⁾).

1) Vgl. HÄUSSLER, X.: Der Fremdenverkehr. Abh. a. d. Staatswiss. Sem. Erlangen, 4. 8. Leipzig 1930.

2) Vgl. GASSMANN, H.: Der Harz als Gebirgs-Fremdenverkehrslandschaft. Diss. Göttingen. Ungedr.

c) **Hemmende Faktoren.**

1. Politischer Art (Kriege, Revolutionen).
2. Wirtschaftskrisen usw.
3. Klimatischer Art (Schlechtwetterfaktor).

D. Die geographischen Grundlagen im Fremdenverkehrsgebiet.

Die Fremdenverkehrsanalyse im Kap. I, B hat uns den Fremdenverkehr des Riesengebirges als eine Zusammensetzung aus verschiedenen Fremdenverkehrsarten vor Augen geführt, das Kapitel I, C uns die äußeren Anlässe zur Bildung dieser Fremdenverkehrsarten und den historischen Vorgang ihrer Lokalisation vergegenwärtigt. Wir haben dabei einstweilen nur flüchtige Seitenblicke auf die lokalen Grundlagen der Fremdenverkehrsarten, d. h. auf die Fremdenverkehrsmöglichkeiten des Riesengebirges gewinnen können. Ein wirkliches Verständnis für das Lokalisationsphänomen erfordert aber ein klares Bild auch von diesen Grundlagen des Fremdenverkehrs und die Kenntnis jener Faktoren, die in der Gegenwart die räumliche Verbreitung der einzelnen Fremdenverkehrsarten bestimmen. Damit ist die Aufgabe des vorliegenden Kapitels umrissen. Wir wollen sie so lösen, daß wir uns erst ein Gesamtbild der Grundlagen schaffen und dann aus diesem heraus jene Faktoren erarbeiten, die die räumliche Begrenzung der Fremdenverkehrsarten verursachen. Auf diese Weise werden unnötige Wiederholungen vermieden; denn jede Fremdenverkehrsart hat eine Summe von Haupt- und Nebengrundlagen, die sie zum großen Teil mit anderen Fremdenverkehrsarten gemeinsam hat. Erst beim Problem der räumlichen Abgrenzung der einzelnen Fremdenverkehrsart treten die wenigen für sie wirklich entscheidenden Faktoren aus der Grundlagensumme hervor.

1. Die Grundlagen im allgemeinen: Landschaft, Klima, Siedlungen.

a) Die Landschaft. Am Untersuchungsgebiet haben zwei Landschaften Anteil, der Hirschberger Kessel und das Riesengebirge. Ein Fernblick von Norden läßt grundsätzliche Gegensätzlichkeiten dieser Großlandschaften erkennen. Im Vordergrund dehnt sich in großer Weite des Bildes der tief gelegene und meist flache Boden des Kessels, allseitig von steilen und waldbedeckten Bergzügen umklammert. Weite offene Flächen, Grünland und Äcker, Teiche und Seen und teils gedrängte, teils lang gezogene Siedlungen umrahmen ein sanftes Auf und Ab von waldbedeckten Hügeln im Mittelgrunde des Kessels. Alles tritt hier zu einer Har-

monie von leichter Anmut zusammen. Den Blick aber bannt der Hintergrund, die gewaltige dunstige Mauer des Riesengebirges. Scharf schneidet sie das Kesselland ab, führt in schroffem Anstieg vom Anmutigen zum Herben, strebt in wandgleicher Geschlossenheit hinauf zu alles überragender Höhe und findet ihren Abschluß in einer langen Horizontalen, aus der im Osten nur der spitze Schneekoppenkegel sich, noch einmal alles an Höhe überbietend, einsam in den Himmel reckt, während in der Mitte und im Westen des Bildes die Sturmhauben, das Hohe Rad und der Reifträger wie kleine Hügelchen lediglich einen bescheidenen Versuch dazu machen. Wenig unter dieser Abschlußlinie leuchten aus der Gebirgswand die Schneefelder der Schneegruben und Teichlöcher hervor und würden mit der Herbheit ihrer kahlen Umgebung an Hochgebirgsland erinnern, wenn nicht das Höhenprofil über ihnen, stark von alter Rumpffläche bestimmt, so ruhig und weich in der Linienführung wäre.

Diese beiden Landschaften berühren sich in etwa 400 m Höhe am Fuß des steilen Riesengebirges in einer klaren, glatt verlaufenden Grenzlinie, die nur im Osten und Westen in der Breite des Zackentales und Lomnitztales nach Süden zurückspringt und hier den flachen, jetzt langsam ansteigenden Kesselboden ins Gebirge eingreifen läßt. Im Untergrunde aus demselben Granit aufgebaut wie der nördliche Riesengebirgshang und der Kamm, ist die Kessellandschaft ihrem genetischen Charakter nach vielleicht ein Einbruchskessel, entstanden im Zusammenhang mit der tertiären Gebirgsbildung, die den 800 bis über 1200 m betragenden Höhenunterschied zwischen Kesselboden und Gebirgskamm schuf. Ablagerungen der während des Diluviums von Norden bis in den Hirschberger Kessel vorgedrungenen Eismassen und ihrer Abschmelzwässer und diluviale und alluviale Ablagerungen der Gebirgsflüsse verhüllen flächen- und ebenenhaft einen großen Teil des Felsgerüstes. Im Mittelgrunde aber steigt dann der granitne Fels aus der Ablagerungsdecke in waldbedeckten Hügeln, Hügelketten und Kegeln mit Felsschmuck, Burgen und Aussichtstürmen zu 40 bis 130 m relativer Höhe auf, darunter die Höhen bei Hirschberg, der Prudelberg bei Stonsdorf und die Heinrichsburg bei Seidorf, alles frühe Anziehungspunkte des Wanderverkehrs (S. 28).

Im ganzen Ausdruck dieser Kessellandschaft liegt aber doch nicht viel mehr, als andere Teile der deutschen Mittelgebirge auch zu bieten vermöchten; sie würde daher auch ebensowenig wie diese eine für den Fremdenverkehr wichtige Rolle erlangt haben,

wenn ihr die Natur nicht auch noch andere Eigenschaften verliehen hätte. Eine von ihnen ist das Vorkommen der Thermalquellen von Warmbrunn, die ebenso wie die vielen anderen Mineralquellen des äußeren und inneren Sudetenrandes aus tertiären Spalten hervortreten.

Eine andere liegt in der Gesamtnatur des Kessels begründet; indem er nach Süden, Osten und Norden durch wenig verkehrsfreundliche Gebirge abgeschlossen wird, aber gerade nach Nordwesten, von wo der meiste Verkehr den Sudeten zuströmt, gut geöffnet ist, wird er, zugleich unmittelbares Vorland des Riesengebirges, ein verkehrssammelnder und verkehrsvermittelnder Raum zwischen dem Gebirge und dem Herkunftsgebiet aller von der schlesischen Seite kommenden Fremden.

Diesen beiden Hauptfaktoren, den Thermen und der besonderen Verkehrsstellung, haben sich andere hernach zugeordnet. So wurden erst im Anschluß an den Fremdenverkehr von Warmbrunn die Schlösser verschiedener Dörfer des Vorlandes und die Ausichten von den Höhen des Prudelberges und anderer Höhen des kleinen Berglandes Ziele des Wanderverkehrs, noch ehe sich dieser dem Gebirge ganz zuwandte. Ebenso rückten auch bauliche und gewerbliche Erscheinungen, Schleiermacherei und Steinschleiferei von einst, in Warmbrunn und Hirschberg in den Rang von Sehenswürdigkeiten auf. Alles das zusammen im Bilde der Kessellandschaft gab dann die Grundlage für den Fremdenverkehr ab.

Das Riesengebirge hatte dem Fremdenverkehr begreiflicherweise ganz andere Grundlagen zu bieten gehabt. Als eine eher unfreundlich herbe und harte, geschlossene und ungegliederte Mauer erscheint die Nordabdachung nur aus der Ferne. In Wirklichkeit ist sie in der Horizontalen und in der Vertikalen sowohl nach Relief wie nach Vegetation, Wirtschaft und Siedlung mannigfach gegliedert. Von etwa 400 bis 600 m erstreckt sich der Hang sehr steil und dicht bewaldet nach oben und geht dann in einen pultförmigen Flachhang über, der sich zwischen etwa 600 und 750 m Höhe an dem ganzen Gebirge zwischen dem Lomnitztal und dem Zackental hinzieht. Er ist im Gebirgshange allein Träger von ausgedehntem, waldfreiem Kulturland (Wiesen und Äcker) und einer Reihe dörflicher Siedlungen, die größtenteils wichtige Sommerfrischen und klimatische Kurorte sind. Zugleich ist diese Flachhangzone die einzige Leitlinie eines Ostwestverkehrs im Gebirgshange; denn über ihr folgt wieder bis in 1200 m Höhe ein von Tälern gefurchter Steilhang, eine Zone geringer Wirtschafts- und

Siedlungsmöglichkeiten. Unten und in Hangmitte bedeckt diesen oberen Steilhang ein dichter, Schroffheiten der Hangbildung verkleidender Nadelwald, der dann höhenwärts bald dünner wird, zwischen 1100 und 1200 m seine Grenze findet und das Feld dem Krummholz überläßt. Die obersten Teile dieser Steilhangzone erscheinen daher bereits kahl, nackt, felsig, rauh und herb, dazu in ihrer Steilheit noch besonders betont durch die Karwände der Schnee gruben, der Teichlöcher und des Melzergrundes. Darüber dehnt sich sodann die weite, im ganzen flachwellige, mit Borstengras und Krummholzgebüsch bedeckte Kammfläche, aus der die Gesteinsschutt- und Felsschilde des Reifträgers, des Hohen Rades und der Sturmhauben und die steile kahle Pyramide der Schneekoppe über Borstengras- und Krummholzverbreitung hinausragen.

Denken wir uns einmal die schmale Flachhangzone weg, dann würden mit ihr auch die einzigen intensiven Kulturflächen des Riesengebirgshanges und vor allem die Siedlungen größter fremdenverkehrsgeographischer Bedeutung verschwinden. Der Hang des Riesengebirges würde im ganzen steil abfallen, überwiegend bewaldet sein, als Nordhang in seinem eigenen tiefen Bergschatten liegen und für Siedlung, Wirtschaft, Verkehr- und Fremdenverkehr denkbar ungünstig sein. Diese Überlegung rückt die Bedeutung der fast unscheinbar schmalen Flachhangzone ins rechte Licht. Von ihr aus erhält der ganze Nordhang gewissermaßen neuen Sinn. Indem sie nach Norden vorspringt, gibt sie Raum für größere Siedlungen und mildert zugleich die Wirkung des Bergschattens. Von ihren Siedlungen aus gewinnen ebenso wie von den Siedlungen des Zacken- und Lomnitztales aus die Kammzone und die Steilhangzone einen gesteigerten Wert als Wandergebiet und gutes Schilaf- und Schi- und Schlittenabfahrtgelände, den der Steilhang ohne die Einschaltung eines Flachhanges mit Siedlungsgürtel sonst nicht haben würde.

Zur zonalen Gliederung in der Vertikalen tritt eine Gliederung des Gebirgshanges durch die Täler. Teils greifen die Täler vom Hirschberger Kessel her durch alle drei Hangzonen weit ins Gebirge hinein, sind tief und steilhängig in den beiden Steilhangzonen, flach und flachhängig im Bereich des Flachhanges. Teils durchfurchen sie eng und steilhängig nur den unteren Steilhang und enden in weiter flacher Mulde in der Flachhangzone. Im unteren Steilhang ist die Taldichte also am größten, was die sperrende Wirkung dieses Steilhanges erheblich herabsetzt. Jedes einzelne Tal oder Tälchen ist hier Leitlinie des Verkehrs zwischen

dem Hirschberger Kessel und den Siedlungen der Flachhangzone und Leitlinie für die langen Waldhufendörfer, die wie Hermsdorf-Agnetendorf, Giersdorf, Seidorf und andere die untere Steilstufe in engem Tale durchziehen und sich dann auf der Stufenfläche streusiedlungsartig ausweiten. Täler und Nebentälchen schneiden aus dem unteren Steilhang eine Vielzahl von Einzelbergen heraus, die, alle fast gleich hoch und mehr kegelförmig, mit wirren Fels- und Schuttszenarien hervorragende Wanderziele und Aussichtspunkte sind.

Am tiefsten dringen im Westen das Zackental und im Osten das Lomnitztal in den Gebirgskörper ein; dazu auch breiter als alle übrigen Täler, waren sie zur Aufnahme größerer und mehrerer Siedlungen und der Hauptverkehrsbahnen ins Gebirge, Hauptstraßen und Eisenbahnen, prädestiniert (Kap. II, B).

Im Längsprofil der Täler wiederholt sich gewissermaßen der Böschungswechsel des Gebirgshanges. Gefällsbrüche und Gefällsknicke von einigen bis mehreren Metern Höhe sind häufig und bedingen Wasserfälle, von welchen der Zackenfall, der Kochelfall und der Hainfall schon als fremdenverkehrsgeographisch wichtig erwähnt wurden (S. 28). In seiner Unausgeglichenheit und Enge ist jedes Tal mit seinen steilen Fels-, Schutt- und Waldhängen, seinen strudelnden Gebirgswässern und rauschenden Wasserfällen, auch mit seinen Dörfern und Einzelsiedlungen in der Tat ein Stück Romantik von Reiz und Anziehung.

Kräfte des Eises und des Frostes haben dann vor allem den höheren Gebirgspartien noch einen reizvollen Formenschatz gegeben, der zu allen Zeiten den Wanderer angelockt und beeindruckt hat. Hierzu gehören die schon erwähnten Kare der Teichlöcher und Schnee gruben mit ihren schroffen Felswänden, ihren durch Moränen und Felsriegel abgefangenen Seen und ihren bis lange in den Sommer ausharrenden Schneefeldern und auch der tiefe und düstere, einst eisführende Melzergrund mit seinem Abschluß durch felsige Karwand. Ein anderes auf Flächen, Zwischentalrücken, Zwischentalspornen und Gipfeln immer wiederkehrendes und für die Riesengebirgslandschaft charakteristisches Element sind die kühnen Felsenburgen, die sogen. Steine. Sie kommen zwar überall vor, am häufigsten aber doch oberhalb der Flachhangzone. Fast alle hat man mit Namen wie Mittagssteine, Dreisteine, Korallensteine, Pferdsköpfe usw. belegt und ihre mannigfaltigen Gestalten spielerisch als Abbild eines menschlichen Gesichtsprofils, eines Pferdes, einer Burgruine oder irgend einer anderen Erschei-

nung gedeutet, ein Zeichen ihrer starken Beachtung. Auch an den in der Höhenzone besonders häufigen Blockmeeren und Gehängeschutthalden geht der Wanderer nicht achtlos vorüber; und selbst die kleinen, schalenförmigen Vertiefungen auf manchen Granitblöcken, Werke der Erosion oder Frostwirkung, früher gelegentlich auch als Opferschalen angesprochen, erwecken seine Aufmerksamkeit.

In ähnlicher Weise wie der Formenschatz werden auch die Vegetationsformen von der größten bis zur kleinsten zum Inhalt des Landschaftserlebnisses. Selbst die Relikte alpiner und nordischer Kleinflora in den Höhenregionen oder gar die Flechten an den Felsblöcken (Veilchensteine) werden häufig Gegenstand eines stärkeren Interesses der Wanderer. Großen Anteil hat, wie schon gesagt wurde, der Wald am Landschaftsbild des Riesengebirges. 81 % des Arealen nimmt er ein und ist in seiner großartigen Ausbildung zweifellos eine der wichtigsten Grundlagen des Fremdenverkehrsgebietes. Es muß aber trotzdem als ein ganz besonders günstiger Umstand bezeichnet werden, daß der Wald nicht etwa wie im Böhmerwalde oder auch in Teilen des Schwarzwaldes in einer alles verhüllenden Dichte und Ausdehnung auftritt; denn was in seiner Ergänzung das Landschaftsbild erst besonders wirkungsvoll macht, sind der freundliche Wechsel von Wald und offenen Flächen namentlich in den mittleren Hangpartien, die Kampfzone des Waldes nahe der Baumgrenze und über ihr die Mischung und Durchdringung fahlgrüner Borstengrasflächen mit dunkelgrünem und struppigem Krummholzgebüsch und kahlen Fels- und Blockschuttpartien. In keinem anderen deutschen Mittelgebirge, auch nicht im Schwarzwald, Wasgenwald und Harz sind die Kampfzone des Waldes und die Vorkommen von Borstengras und Krummholz so eindrucksvoll entwickelt wie im Riesengebirge, dank dessen großräumiger Erhebung in bedeutendere Höhen. Das Verschmelzen gerade dieser Formationen mit der massigen Höhenentwicklung, dem wandgleichen Abfall der oberen Hangzone und dem mannigfaltigen eiszeitlichen Formenschatz führt zu einer Großartigkeit, wie sie im gleichen Maße in der Tat keinem anderen Mittelgebirge eigen ist und somit als die fremdenverkehrsgeographisch wichtigste Komponente im Landschaftsbilde des Riesengebirges zu gelten hat.

Denkt man nun weiter noch an die schönen Fernsichten von Höhenpunkten namentlich der Kammlandschaft und an die Schönheit der Sonnenaufgänge von dort oben, dann schließt sich in etwa

das Mosaik der naturgegebenen Faktoren, die zur Grundlage des Fremdenverkehrs wurden. Doch ordnen sich auch hier wie in der Kessellandschaft Erscheinungen bei, die Geschichte und Kultur ins Landschaftsbild trugen, so die Burgruine Kynast, die von Norwegen nach Brückenberg verpflanzte Kirche Wang, selbst die kleinen, jeden Fremden ansprechenden Gebirgshäuser, die Bauden und das Baudenleben und schließlich auch sehenswürdige Stätten des Gewerbefleißes wie die Glashütten von Josephinenhütte, die Glasschleifereien, Glasschneidereien und anderes mehr noch. Aber alle diese Faktoren stehen an Bedeutung auch hier hinter den natürlichen zurück, sind mehr Füllwerk im Naturgegebenen.

Im Winter erfahren manche Komponenten des Landschaftsbildes in bezug auf den Fremdenverkehr eine Wertveränderung. Das Vorland verliert unter der winterlichen Witterung seine Reize, nur die dem Bäderverkehr und Fremdendurchgangsverkehr spezifischen Landschaftsfaktoren bleiben noch aktiv. Zu einer geschlossenen und dauerhaften Schneedecke kommt es allein im Gebirge, wo jetzt die vielen Kleinformen des Reliefs und der Vegetation ganz bedeutungslos werden. Die meisten sind zugeschnitten, andere sind gar nicht oder nur sehr schwer zugänglich wie die Wasserfälle und Kare. Hauptgrundlage für den Winterfremdenverkehr im Gebirge ist die Schneedecke selbst. Daneben treten die Formen des Großreliefs in ihrer vorzüglichen Eignung für den Wintersport als besonders wichtig hervor: die weite Kammzone als Schilau- und Übungsgelände, der obere Steilabfall als denkbar günstige Schlitten- und Schiabfahrt und die Flachhangzone wieder als vorteilhaftes Übungsgelände.

b) Das Klima. Indem sich die meisten Klimaelemente höhenwärts verändern, entsteht zwischen dem Riesengebirge und dem ostdeutschen Tieflande, von wo die weitaus größte Zahl der Fremden kommt, ein stärkerer Klimagegensatz. Ein derartiger relief- und höhenbedingter Gegensatz besteht zwar auch sonst zwischen dem Tiefland und dem Mittelgebirge. Er gewinnt aber in unserem Falle dank der besonderen Höhe und Steilheit des Gebirges einerseits und der Flachheit, Tiefe und kontinentwärts vorgeückten Lage des Tieflandes andererseits eine viel schärfere Ausprägung, was dem Gebirge fremdenverkehrsgeographisch zum Vorteil wird: dem mit größeren Extremen und Schwankungen schon zum Kontinentalen hin tendierenden Klima des Tieflandes steht das Gebirgsklima mit fast maritimer Ausgeglichenheit gegenüber.

In *thermischer* Hinsicht kommt der Gegensatz durch die Abnahme der Temperatur mit der Höhe zum Ausdruck (Tab. IV). Diese ist im Januar mit 0.37°C auf 100 m am kleinsten und im Mai mit 0.64° am größten, ist aber auch in den Sommermonaten mit durchschnittlich 0.59° je 100 m recht groß. Schon diese Tatsache bedeutet für das Gebirge einen Vorteil: Warmen Sommern mit oft drückend wirkenden Temperaturen im Tieflande setzt das Gebirge eher kühle Sommer mit mäßig hohen und wohltuend wirkenden Temperaturen entgegen. So ist auch die Zahl der Tage mit einem Temperaturmaximum von über 25° im Gebirge im Mittel viel kleiner und beträgt in Brückenberg-Wang 3,2, in Schreiberhau 14,2, in Liegnitz oder Breslau aber mehr als 33. Wenn 15 Hitze-tage ($t > 25^{\circ}$) in Hinblick auf die fremdenverkehrsgeographische Eignung eines sommerlichen Gebirgsklimas noch als erträglich bezeichnet werden¹⁾, so sehen wir, daß dieser Wert schon in den mittleren Hanglagen des Riesengebirges nicht einmal mehr erreicht wird.

Tabelle IV.
Monats- und Jahresmittel der Lufttemperaturen²⁾.

Station	Höhe	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Jahr
Breslau	147 m	-1.6	-0.2	3.1	7.9	13.7	17.0	18.7	17.7	14.2	9.1	3.5	0.0	8.6
Eichberg	349	-2.6	-1.1	1.7	6.1	11.5	14.5	15.9	15.0	11.8	7.5	2.3	-1.0	6.8
Zillerthal	395	-2.4	-1.4	1.8	6.1	11.3	14.4	16.0	15.3	11.9	7.2	2.3	-1.2	6.8
Krummhübel	600	-2.4	-1.7	1.0	5.2	10.6	13.6	15.4	14.8	11.8	7.2	2.0	-1.3	6.4
Schreiberhau	635	-3.2	-2.5	0.1	4.3	9.8	12.9	14.6	13.8	10.8	6.5	1.3	-1.9	5.5
Wang	874	-4.0	-3.7	-1.2	2.8	8.5	11.7	13.5	12.8	9.7	5.2	0.2	-2.8	4.4
Prinz Heinrich-Baude	1415	-6.7	-6.8	-4.8	-0.9	4.6	8.0	9.9	9.3	6.4	2.0	-2.6	-5.7	1.1
Schnee-grubenbaude	1492	-7.1	-7.4	-5.1	-1.3	4.2	7.4	9.2	8.5	5.9	1.4	-3.0	-6.3	0.5
Schneekoppe	1618	-7.3	-7.6	-5.7	-1.9	3.4	6.5	8.3	7.8	5.2	1.0	-3.3	-6.3	0.5

Im Winter ist die Abnahme der Temperatur mit der Höhe am kleinsten, was ebenfalls einen grundsätzlichen Vorteil des Gebirgsklimas in sich schließt: kalten Wintern im Tieflande stehen relativ milde Winter im Gebirge gegenüber. Bis in 600 m Höhe besteht nicht einmal ein sehr merklicher thermischer Unterschied

1) VAN OORDT, M.: Physikalische Therapie innerer Krankheiten. 1. Bd. Berlin 1920, S. 232.

2) Sofern nichts anderes vermerkt wird, stammen alle klimatischen Daten aus HELLMANN's Klima-Atlas von Deutschland (1921) oder sind auf Grund der dortigen Angaben berechnet worden.

gegenüber dem Tieflande, so daß hier im Januar die Temperaturabnahme zwischen Breslau und Schreiberhau nur $0,32^{\circ}$ je 100 m beträgt, zwischen Schreiberhau und dem unmittelbaren Gebirgsvorlande sogar nur $0,25^{\circ}$. Letzteres hat seinen Grund in der winters recht häufigen Ansammlung von Kaltluftmassen im Hirschberger Kessel mit dem Effekt häufiger Temperaturumkehr, durch die das Gebirge nicht selten um mehr als 10° thermisch begünstigt erscheint¹⁾. Oberhalb 600 m Höhe nimmt dann aber die Temperatur im Mittel sehr viel schneller ab, so zwischen Schreiberhau und der Schneegrubenbaude im Januar um $0,45^{\circ}$ je 100 m. Damit verschärfen sich auch die Gegensätze etwas schneller und nimmt die Zahl der Monate mit einem Temperaturmittel unter 0° rasch zu. Während die Gebiete unter 650 m ähnlich dem ostdeutschen Tieflande nur drei Monate (Dezember bis Februar) unter 0° haben, steigt nunmehr die Zahl in schneller Folge auf 4 (Dezember bis März), dann in etwa 900 m auf 5 (November bis März) und oberhalb etwa 1280 m auf sechs Monate (November bis April).

Danebenher geht eine ebenfalls anfangs langsame und oberhalb 600 bis 650 m Höhe recht beschleunigte Zunahme der Frost- und vor allem der Eistage (Tabelle V). Ihre Beträge sind im Vergleich zum Harz, Thüringer Wald, zur Rhön und anderen Mittelgebirgen sehr bedeutend²⁾.

Tabelle V.
Mittlere Zahl der Eis- und Frosttage.

	Breslau	Eichberg	Schreiberhau	Wang	Schneekoppe
Eistage	31,4	33,8	42,5	65,9	140,0
Frosttage	97,5	136,8	149,2	165,0	219,8

Nach allem sind die Winter unterhalb 600 m wirklich sehr milde, oberhalb aber, wo Gelände- und Schneesverhältnisse (S. 65 f.) die günstigsten Wintersportmöglichkeiten bieten, in glücklicher Verbindung damit zunehmend lang und tief. Dabei sind aber selbst in den höchsten Gebirgsteilen die Winter nicht unangenehm kalt, da eine große physiologische Trockenheit hier auch tiefe Temperaturen leicht ertragen läßt. Dazu sind die Minimaltemperaturen im Gebirge im Mittel nicht einmal sehr viel anders als beispielsweise in Breslau ($-17,1^{\circ}$, Schreiberhau $-22,9^{\circ}$, Wang $-19,7^{\circ}$).

1) SOMMER, E.: Der Hirschberger Kessel. Veröffentlichungen Schles. Ges. f. Erdkd. H. 9, Breslau 1930, S. 21.

2) VAN OORDT, M.: a. a. O. S. 234.

Die jährlichen Temperaturschwankungen sind im Gebirgsklima vergleichsweise klein. Das ist günstig, gewinnt aber für den Fremdenverkehr keine so unmittelbare Bedeutung wie die interdiurne oder auch die tägliche Veränderung der Temperatur. Die von einem zum nächsten Tag erfolgende Temperaturänderung nimmt im Mittel von der Küste gegen das Binnenland hin zu. In Kiel beträgt sie etwa $1,4^{\circ}$, im kontinentalen Irkutsk $2,5^{\circ}$, in Breslau beträgt sie im Jahresmittel $1,9^{\circ}$, in Eichberg $2,3^{\circ}$, in Wang und auf der Schneekoppe $2,4^{\circ}$. Im Winter ist sie überall etwas größer als das Jahresmittel, im Sommer etwas kleiner. Sie ist aber im Gebirge in allen Jahreszeiten doch recht beträchtlich und im Jahresmittel auch etwas größer als etwa im Harz, Thüringer Wald und Schwarzwald¹⁾. Dies ist zweifellos ein Nachteil, bedingt durch die schon kontinentalere Lage des Riesengebirges. In etwa wird aber dieser Nachteil für das Wohlbefinden des Menschen dadurch abgemildert, daß die Zahl der interdiurnen Mitteltemperaturveränderungen bis 4° weitaus vorherrscht, die Zahl der viel empfindlicheren Veränderungen über 4° im Gebirge aber relativ klein bleibt²⁾.

In ähnlicher Weise macht sich die kontinentalere Lage des Riesengebirges auch auf den Grad der täglichen Temperaturschwankungen geltend, indem er im Riesengebirge bereits etwas größer ist als in den küstennahen Gebirgslandschaften. Er ist aber infolge seiner Verkleinerung mit der Höhe wiederum geringer als im Tieflande. Nach älteren Angaben von PARTSCH beträgt die tägliche Schwankung im Jahresmittel in Eichberg $9,8^{\circ}$, in Wang $7,6^{\circ}$ und auf der Schneekoppe 6° . Der Juniwert ist im Vorlande um $2,8^{\circ}$ größer als das Jahresmittel, in Wang um $1,2^{\circ}$ und auf der Schneekoppe nur um $0,8^{\circ}$. Der Januarwert aber ist überall kleiner als das Jahresmittel, und zwar in der Reihenfolge der genannten Stationen um $1,7^{\circ}$, $1,1^{\circ}$ und $0,5^{\circ}$. Die jährliche Schwankung der mittleren Tagesamplituden nimmt höhenwärts also ebenfalls ab. Im ganzen wird das Gebirge durch die Verkleinerung der Schwankungen sehr begünstigt, allein schon weil sie die Erkältungsgefahr in seinem Klima wesentlich einschränkt; und das gilt vorzüglich für den Winter. Doch fehlt es innerhalb gerade dieser Jahreszeit nicht auch an gelegentlichen, sehr großen Temperatursprüngen. Diese sind dann vornehmlich an den *Föhn* ge-

1) VAN OORDT, M.: a. a. O. S. 234.

2) vgl. Tabelle bei PARTSCH. Schlesien. 1. Teil, 1896, S. 218.

bunden, der im Winter zuweilen eine plötzliche Erwärmung der Hanglandschaft um mehrere Temperaturgrade bringen kann, verbunden natürlich mit starkem Sinken der relativen Feuchtigkeit der Luft¹⁾. Doch hat nicht jeder Föhn jene allgemein bekannten, unangenehmen physiologischen und pathologischen Wirkungen, sondern — wie es einstweilen den Anschein hat — nur der Föhn, der mit dem Einbruch tropischer Luft zusammenhängt²⁾. Dazu ist auch die Zahl der Föhntage im Vergleich zu anderen Gebirgen nicht sehr hoch.

Ein anderer für den Fremdenverkehr wesentlicher Vorzug des Gebirgsklimas liegt in der längeren *Sonnenscheindauer* und der größeren gesamten *Strahlungsintensität*. Auch hierin sind die Vorzüge des Winters relativ größer als die des Sommers. Nur die zu häufig von Nebel und Wolken umgebene Schneekoppe und Teile der Kammzone genießen diese Vorzüge nicht in gleicher zeitlicher Ausdehnung wie die übrigen Gebirgstelle; sie haben nur in den Wintermonaten eine längere tägliche Sonnenscheindauer als etwa Breslau (2,3 : 1,8 Stunden in den Tagesmitteln November bis Februar). Von besonderer Wichtigkeit ist es hinsichtlich der Strahlungsintensität, daß die von CONRAD und HAUSMANN aufgestellte Forderung, wonach die mittägliche Wärmestrahlung um Dezembermitte nicht unter 1 gr cal min qcm sinken darf, wenn ein Ort als klimatischer Winterkurort Geltung haben soll, nach Angaben für Schreiberhau auch im Riesengebirge erfüllt ist³⁾. Nach einer Tabelle von W. BUSSE sind die mittleren Mittagsintensitäten der Strahlung in Schreiberhau größer als in den klimatischen Kurorten Schömberg (Schwarzwald) und St. Blasien und nur wenig kleiner als in Davos⁴⁾.

Sonnenscheindauer und Strahlungsintensität sind u. a. abhängig von der *Heiterkeit* des Klimas. Mit ihr ist es im Riesengebirge sowohl im Vergleich zum Tiefland wie auch im Vergleich zu anderen deutschen Mittelgebirgen wirklich gut bestellt (Tab. VI),

1) JÖESTER, K.: Die Föhnerscheinungen im Riesengebirge. Das Wetter, Bd. 25 u. 26. 1908 u. 1909.

2) TICHY, H.: Der Föhn in Schlesien. Der Balneologe, 3. Jg. 1936, S. 502 ff.

3) TICHY, H.: Der Mittelgebirgswinter in seiner Bedeutung für Therapie und Sport. Zschr. f. Kurortwiss. 1932 — auch: Schreiberhauer Fremdenliste 1932.

4) BUSSE, W.: Das Strahlungsklima des nördlichen Schwarzwaldes. Ztschr. f. wissenschaftl. Bäderkunde. Jg. 2, 1927/28, S. 1076.

was — wie das letzte Vergleichsergebnis andeutet — zum Teil auf die kontinentalere Lage des Riesengebirges zurückgeht. Nur in den höchsten Teilen des Gebirges ist die Heiterkeit, obgleich immer noch größer als im Tieflande und anderen Gebirgen relativ stark eingeschränkt durch häufige *Nebel*, *Trübe* und dichte *Bewölkung* (Tab. VI u. VII). Gerade die Gebirgsnebel sind oft von großer Dauerhaftigkeit und Zähigkeit. Sie liegen gelegentlich mehr als 20 Tage hindurch über der Schneekuppe und Teilen des Kammes, zaubern im Winter zwar durch Anraumbildung an Bäumen, Krummholzgebüsch, Felsen und Häusern großartige Landschaftsbilder hervor, können andererseits aber für Wintersportler und Wanderer höchst gefährlich werden. Doch nehmen bald unterhalb der Kammregion Bewölkung, Trübe und Nebel sehr rasch ab. Allenfalls liegen noch die oberen Ortsteile von Brückenberg-Wang in bezug auf Nebel etwas benachteiligt. Darunter aber erfreut sich die ganze Hanglandschaft und auch das Vorland einer bemerkenswerten Heiterkeit.

Zu allem muß auch die Art der Periodizität der Erscheinungen als für den Fremdenverkehr günstig angesprochen werden. Die Minima der Bewölkung und der trüben Tage und die Maxima der heiteren Tage entfallen auf die Sommer- und Herbstmonate, was die Annehmlichkeiten des sommerlichen Gebirgsaufenthaltes natürlich nur steigern kann. Der größere, für das Gebirge günstige Gegensatz zum Tiefland besteht aber in bezug auf die Gesamtheiterkeit im Winter, auf den auch das Minimum der Nebeltage entfällt. So ist das Klima beider Jahreszeiten absolut und relativ gut ausgestattet mit Heiterkeit.

Unter dem Einfluß der höhenwärtigen Abnahme des *Wasserdampfgehaltes* der Luft ergibt sich zwischen Breslau und der Schneekuppe ein Dampfdruckverhältnis von 6,5 : 4,4 mm im Jahresmittel, von 3,6 : 2,2 mm im Januar und von 10,4 : 7,2 mm im Juli. Die Luft ist also im Gebirge absolut trockener als im Tieflande. Errechnet man aber die relative Feuchtigkeit der Luft und faßt deren Verteilung ins Auge, dann ergibt sich ein anderes Bild: mit Ausnahme von Januar und Dezember ist die relative Feuchtigkeit immer, wie auch im Jahresmittel im Riesengebirge und vorzüglich in seinen höheren Teilen, viel größer als im deutschen Tieflande¹⁾. Für fremdenverkehrsgeographische Zwecke wird man nun aber die Betrachtung der relativen Feuchtigkeit besser ersetzen oder zu-

1) vgl. HELLMANN'S Klima-Atlas von Deutschland. Taf. 34 u. Anhang.

Tabelle VI.
Mittel der heitern und trüben Tage und der Bevölkerung.

	Heitere Tage				Trübe Tage				Bevölkerung (0—10)						
	Fr.	S.	H.	W.	Jahr	Fr.	S.	H.	W.	Jahr	Fr.	S.	H.	W.	Jahr
	Breslau	9.2	10.1	10.6	7.7	37.6	36.9	29.6	40.7	49.6	158.8	6.8	6.2	6.8	7.5
Eichberg	12.3	12.2	14.0	11.6	50.1	25.4	17.9	28.1	34.6	106.0	5.8	5.4	5.8	6.3	5.9
Schreiberhau	12.9	10.8	17.2	15.0	56.4	29.0	21.7	30.5	35.0	116.4	6.0	5.6	5.9	6.3	6.0
Schneekoppe	10.2	7.0	14.4	16.6	48.2	49.1	43.4	50.0	49.4	191.9	7.2	7.1	7.1	6.9	7.1
Diff. Schreiberhau- Breslau	+ 3.7	+ 0.7	+ 6.6	+ 7.3	+ 18.8	- 7.9	- 7.9	- 10.2	- 14.6	- 42.4	- 0.8	- 0.6	- 0.9	- 1.2	- 0.9

Tabelle VII.
Mittlere Zahl der Nebeltage.

	Mittlere Zahl der Nebeltage				
	Fr.	S.	H.	W.	Jahr
Eichberg	3	4	7	4	18
Wang	27	20	23	19	89
Schneekoppe	67	66	71	60	264

mindest ergänzen durch die der physiologischen Feuchtigkeit oder des physiologischen Sättigungsdefizits, die beide in Bezogenheit auf die menschliche Körpertemperatur einen geeigneteren Wert für die physiologische Wirkung des Wasserdampfgehaltes der Luft abgeben als die relative Feuchtigkeit¹⁾.

Die *physiologische Feuchtigkeit*, der Quotient von vorhandener Feuchtigkeit und höchstmöglicher Feuchtigkeit bei Körpertemperatur ($E = 46,5$ mm), gebe ich hier ihrer Bedeutung entsprechend im Mittel für alle Monate an (Tab. VIII). Sie ist berechnet auf Grund der Dampfdruckangaben in HELLMANN'S Klimaatlas. Ihre Verteilung läßt nun die in bezug auf Trockenheit oder Feuchtigkeit wirklich bevorzugte Stellung des Gebirges gegenüber dem Vorland und Tiefland erkennen. Diese physiologische Trockenheit gewinnt nun insofern besondere Hervorhebung, als sie allgemein die Annehmlichkeiten eines Gebirgsaufenthaltes steigert; sie läßt tiefe Temperaturen nicht schneidend und hohe Temperaturen nicht drückend wirken, vermindert, wie angenommen wird, die Erkältungsgefahr und trägt auch sonst zur Hebung der Schon- und Heilwirkungen des Gebirgsklimas bei.

Tabelle VIII.

Monats- und Jahresmittel der Physiologischen Feuchtigkeit in % von $E = 46,5$ mm.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Jahr
Breslau	7.7	8.2	9.2	11.6	16.2	19.8	22.5	21.3	18.5	14.6	10.8	8.6	14.0
Eichberg	7.3	7.7	8.8	11.6	16.6	20.4	23.0	21.7	18.3	14.2	10.3	8.4	14.0
Schreiberhau	7.1	7.1	8.4	10.8	15.0	18.5	20.9	20.0	17.0	13.1	9.5	7.7	12.9
Schneekoppe	4.7	4.7	5.8	7.7	11.2	13.8	15.5	15.0	12.9	9.9	6.7	5.4	9.5
Diff. Breslau-Schreiberhau in % v. Bresl.	8	13	9	7	7	7	7	6	8	10	12	11	8
Diff. Breslau-Schneekoppe in % v. Bresl.	39	42	37	34	31	30	31	30	30	32	37	37	32

Der Jahresgang der physiologischen Feuchtigkeit weist ein ausgeprägtes Maximum in den Sommermonaten auf. Alle anderen Monate vorher und nachher sind viel trockener, am trockensten ist der Winter. Der Vergleich mit dem Tiefland ergibt, daß die mittleren Hanglandschaften im Sommer nur 7%, die Kammlandschaften um 30% trockener sind als das Tiefland, im Winter aber

1) DORNO, C.: Klimatologie im Dienste der Medizin. Braunschweig 1920, S. 12 ff.

um mehr als 10% bzw. um rund 40%. Wieder sind also die höheren Gebirgstelle und vorzüglich im Winter ausgezeichnet; doch ist auch die größte sommerliche Feuchtigkeit noch so gering, daß sie nicht als schwül zur Wirkung kommt.

Das physiologische Sättigungsdefizit sei nicht mehr besonders betrachtet, da dies nur zur gleichen Feststellung führen würde. Aber der sich bietenden Vergleichsmöglichkeit wegen sei erwähnt, daß das Jahresmittel für Schreiberhau von 40,5 mm demjenigen der als vorteilhaft trocken bezeichneten Alpenkurorte Davos (44,2), Lugano (42,9) und Locarno (42,5) fast gleichwertig ist¹⁾, was noch einmal die vorzüglich große physiologische Trockenheit des Riesengebirges ihrem Grade und ihrer Bedeutung nach charakterisiert.

Ähnlich wie der Wasserdampfgehalt nehmen auch *Druck und Dichte der Luft* mit der Höhe ab, allerdings in viel stärkerem Maße. Die Abnahme erfolgt in allen Gebirgslandschaften in ziemlich gleicher Gesetzmäßigkeit. Mit dem Luftdruck nimmt auch die Zahl der etwa in einem Atemzuge enthaltenen Moleküle der Gase des Luftgemisches, also auch des Sauerstoffes ab. In sehr großen Höhen hat dies bekanntlich mancherlei gesundheitliche Beschwerden wie Bergkrankheit, Atemnot und ähnliches zur Folge; in mittleren Höhen aber wird es zu einem wertvollen Reizfaktor zur Vertiefung der Atmung und zur Vermehrung der roten Blutkörperchen²⁾. Auch das Gefühl der Erleichterung und Beschwingtheit, das viele Wanderer im Gebirge überkommt, wird außer in psychologischen und anderen klimatischen Momenten zum Teil auch seine Ursache in der Abnahme des Luftdruckes haben. Die Vorteile dieser Veränderung steigern sich im Riesengebirge zur Höhe hin, kommen vor allem der mittleren Hanglandschaft und der Kammregion zugute, aber nicht mehr dem Vorlande.

Ein weiterer die Eignung einer Gebirgslandschaft für den Fremdenverkehr wesentlich mitbestimmender Klimafaktor ist der *Wind*. Mehr und mehr hat man seine große Bedeutung für die physiologischen Wirkungen des Klimas erkannt. Er kann weniger günstige physiologische Wirkungen anderer Klimaelemente wie tiefe oder hohe Lufttemperatur, hohe Luftfeuchtigkeit und Niederschlag mildern, aber auch steigern und gewinnt dadurch einen starken Einfluß auf den Abkühlungsgrad. Hohe Windstärken und Windhäufigkeiten sind eher nachteilig. Die ostwestliche Längs-

1) Vergleichswerte nach DORNO, C.: a. a. O. S. 14.

2) MÖRIKOFER, W.: Klimatologische Einflüsse des Hochgebirges. Verhandl. für inn. Med. 47, München 1935, S. 501 f.

erstreckung des Riesengebirges, die sich in mancher Hinsicht ungünstig auswirkt (Nordhang, tiefe Vegetations- und Anbaugrenzen) erweist sich in bezug auf die Windverhältnisse als vorteilhaft. Denn indem das ganze Jahr über Südwest- und Südwinde bei weitem vorherrschen, erfreut sich der Nordhang weitgehenden Windschutzes, während eigentlich nur die Kammlandschaften den oft heftigen Winden stark ausgesetzt sind. Auch die nach den Südwest- und Südwinden nächst häufigsten West- und Nordwestwinde, alle zusammen mehr als 60% aller Winde ausmachend, vermögen in der Hanglandschaft und vornehmlich für die Siedlungen nicht recht zur Geltung zu kommen, da einerseits die Kämme des Isergebirges, andererseits die Tal- oder Muldenlage der meisten Siedlungen wirkungsvollen Windschutz bedeuten. Zusammen mit anderen Klimaelementen hat dieser Windschutz eine betonenswerte niedrige *Abkühlungsgröße* zur Folge, deren Bedeutung für Therapie und Sport im Winter des Riesengebirges schon TICHY gebührend hervorhob¹⁾. Die von ihm in Schreiberhau seit 1927 eingeführten Messungen der Abkühlungsgröße mit einem Davoser Frigorimeter ergaben, daß 55% aller Werte des Krankentages im Bereiche „angenehmen“ Wärmeanspruchs, den das Klima an den Körper stellt, liegen, und 45% als unangenehm zu buchen sind²⁾, darunter 12% als heiß, 29% als kalt und nur 4% als sehr kalt³⁾.

Wenn alle bisherigen Elemente des Gebirgsklimas für den Fremdenverkehr fast einschränkungslos günstig erscheinen, so gilt das nicht im gleichen Umfange für die *Niederschläge*. Durch eine größere Niederschlagsmenge und eine größere Zahl von Niederschlagstagen heben sich alle deutschen Mittelgebirge scharf vom Tieflande ab, und so in erheblichem Maße natürlich auch das Riesengebirge wegen seiner besonderen Höhe. Als Regen sind die Niederschläge dem Fremdenverkehr der Gebirgslandschaften immer nachteilig. Infolgedessen ist es eine Steigerung des Nachteils, wenn die Niederschlagsmengen und die Zahl der Niederschlagstage am größten im Sommer sind und auch im Herbst noch sehr hohe Werte haben (Tab. IX). Ein Vorteil im Nachteil ist es aber wenigstens noch, daß Niederschlagsmengen und Niederschlagstage

1) TICHY, a. a. O. 1932.

2) Entsprechende Werte z. B. für Davos: 59% bzw. 41%.

3) TICHY, H.: Heilquellen und Heilklima Schlesiens. Die medizinische Welt. 1935, Nr. 12, S. 12. — Zum schlesischen Heilklima. Der Balneologe. 5. Jg. 1938, S. 14 ff.

wegen der Lage des Riesengebirges quer zu den regenbringenden Winden aus südlichen und westlichen Richtungen am Nordhange abwärts relativ schnell abnehmen, die extremen Nachteile also nur auf die höchste Gebirgsregion beschränkt bleiben. Und wichtiger ist es noch, daß gegenüber diesen Nachteilen die Summe der sommerlichen Vorzüge anderer Klimatelemente schwerer in die Waagschale fällt. Allerdings gilt das nicht immer; wir haben früher gesehen, welche negativen Rückwirkungen besonders hohe sommerliche Niederschläge auf den Fremdenverkehr haben können (S. 45).

Tabelle IX.
Mittlere monatliche und jährliche Niederschlagsmengen (mm).

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Jahr	Nieder- schlags- tage
Breslau	33.6	29.5	41.7	40.6	59.7	61.5	80.0	63.2	53.0	40	37.8	39.4	580	167.3
Eichberg	31.5	26.8	41.5	46.9	71.0	81.7	111.9	73.0	67.0	50.3	40.9	37.5	670	—
Schreiberhau	66.7	58.8	79.9	78.8	103.3	118.8	139.9	107.7	108.8	89.9	78.7	78.7	1110	188.6
Wang	79.8	70.5	95.8	94.4	123.7	142.3	167.6	129.1	130.3	107.7	94.4	94.4	1330	196.2
Schneegruben- baude	93.0	82.2	111.6	110.1	144.2	165.8	195.3	150.3	151.9	125.5	110.1	110.0	1550	—

Zu einer vorteilhaften Grundlage für den Fremdenverkehr werden hohe Gebirgsniederschläge erst, wenn sie als Schnee fallen und eine geschlossene und dauerhafte *Schneedecke* schaffen. Dabei ist fremdenverkehrsgeographisch weniger wichtig die Zahl der Schneetage, auch nicht so sehr die Menge der Niederschläge, als vielmehr die Dauer der Schneedecke als eine für die winterliche Gebirgserholung wesentliche Rückstrahlungsfläche und ihre Eignung und Eignungsdauer für den Wintersport¹⁾.

Für die allgemeine mittlere Dauer der Schneedecke gibt Tab. X ausreichenden Aufschluß. Den darin für die höheren Gebirgslagen angegebenen Terminen des Anfangs einer dauernden Schneedecke gehen noch kurzfristige Schneedecken voraus, wie auch dem Ende der dauerhaften Schneedecke kurzfristige Schneedecken durch späteren Neuschnee zu folgen pflegen. Im allgemeinen haben diese kurzfristigen Schneedecken keine nachhaltige Bedeutung für den Fremdenverkehr.

1) Eine wertvolle Studie, der für die folgenden Ausführungen die meisten Daten entstammen, liegt vor von RENIER, Höhe und Andauer der Schneedecke im Riesengebirge. Met. Zschr. 1935, S. 90 ff.

Tabelle X.
Andauer einer geschlossenen Schneedecke.

Station	Mittlere Dauer der geschlossenen Schneedecke		Längste Kürzeste Schneedeckenzeit			
	von — bis	Tage	Tage	Winter	Tage	Winter
Schneekoppe	4. Nov.—8. Mai	185	221	1905/06	122	1920/21
Schnee grubenbaude	11. Nov.—12. Mai	183	—	—	—	—
Prinz Heinrich-Baude	11. Nov.—17. Mai	188	247	1904/05	137	1890/91
Brückenb./Wang	29. Nov.—30. März	121	176	1906/07	46	1918/19
Schreiberhau	15. Dez.—3. März	80	143	1923/24	26	1912/13
Krummhübel	in $\frac{1}{3}$ aller Jahre weniger als 30 Tge., sonst Mitte Dez. bis Mitte Febr.	66	124	1923/24	< 30	oft
Arnsdorf	unregelmäßig	unter 30	120	1923/24	—	—

Nimmt man als kleinsten Zeitraum 30 aufeinander folgende Tage mit Schneedecke zur Charakterisierung der dauerhaften Schneedecke an, dann ergibt sich schon aus der Tabelle die untere Grenze der dauerhaften Schneedecke als zwischen Arnsdorf und Krummhübel liegend. Nach der Erfahrung liegt sie etwa bei 600 m Höhe. Die Gebiete unter dieser Niveaulinie weisen dann im Mittel nur kurzfristige Schneedecken auf. Extreme Ausnahmen hiervon in einzelnen Jahren (Tab. X, rechts) bedeuten im positiven Sinne eine Erweiterung der fremdenverkehrsgeographischen Grundlage hangabwärts, im negativen Sinne eine Verkleinerung hangaufwärts.

Für den Wintersport sind die Schneedecken erst geeignet, wenn sie unterhalb 1000 m eine Mindesthöhe von 10 cm, oberhalb 1000 m eine Mindesthöhe von 20 cm haben. Diese Bedingungen sind nicht überall erfüllt. Die Schneemächtigkeit wächst oder verringert sich zwischendurch immer wieder je nach den Wetterlagen; nur in den höchsten Gebirgstteilen etwa ab 800 m kommt immer eine Dauereignung der Schneedecke für fast den ganzen Winter zustande. Die Gunst der Verhältnisse wächst also mit der Höhe, wie das auch aus den Kurvenabbildungen (Fig. 5) erkennbar ist. Im Hirschberger Kessel kann man im Mittel in keinem Monat mit größerer Sicherheit auf ausreichende Schneeverhältnisse rechnen. In Arnsdorf (400 m) gibt es im ganzen Winter im Mittel nur 23,1 Tage mit mehr als 10 cm Schneehöhe. Die günstigste Zeit, während welcher mit allerdings auch nur 15—20% Wahrscheinlichkeit eine

für Wintersport genügende Schneedecke erwartet werden kann, ist Dezember bis Februar. In 600 m (Unter-Krummhübel) steigt diese Wahrscheinlichkeit aber schon auf 35—45%, und erhöht sich die Zahl der Tage mit mehr als 10 cm Schneehöhe für den ganzen Winter auf 50,8. - In 650 bis 700 m beträgt die Zahl dieser Tage bereits über 70 (Schreiberhau 73,6), und wächst die Wahrscheinlichkeit einer ausreichenden Schneedecke auf 40—60% für den nunmehr auch längeren Zeitraum Dezember bis März. Im Januar und Februar kann sogar mit 40% Sicherheit auf eine Schneedecke von mehr als 20 cm Höhe gerechnet werden. — In über 800 m Höhe steigt die Zahl der Tage mit über 10 cm Schneemächtigkeit auf mehr als 110 (Brückenberg-Wang 117,3). Von Dezember bis März haben hier 70% aller Tage über 10 cm, 50—80% über 20 cm Schneehöhe; im Januar

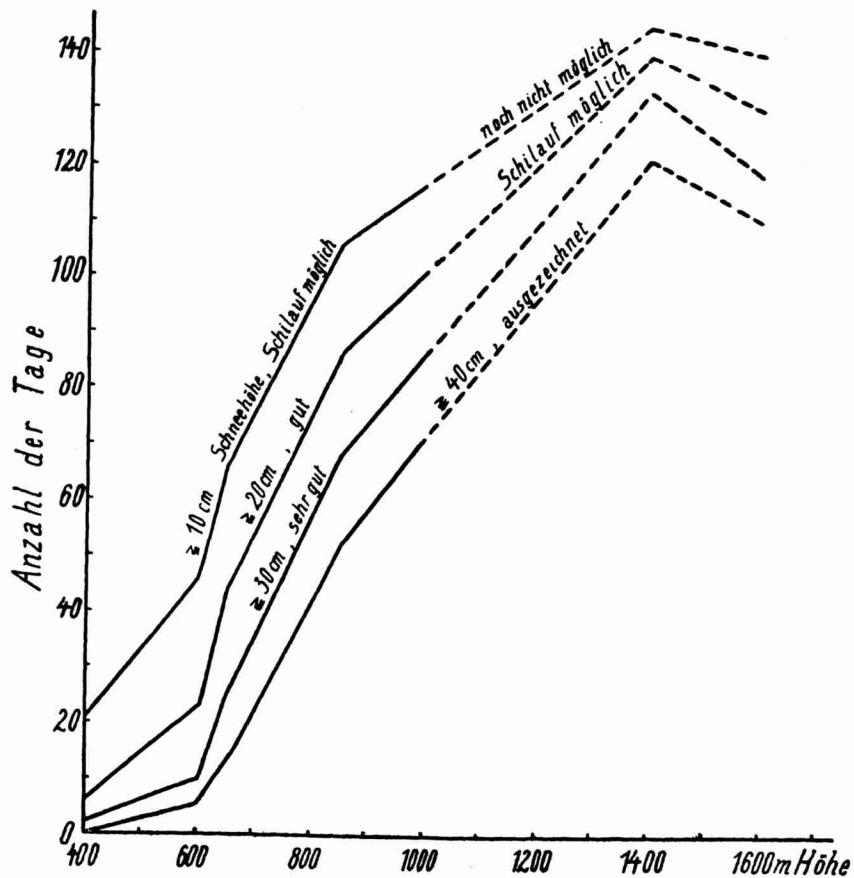


Fig. 5. Anzahl der Tage mit mehr als 10, 20, 30 und 40 cm Schneehöhe am Nordhange des Riesengebirges in den Monaten Dezember bis April.

bis März sogar 40—50% mehr als 40 cm. Dazu fehlen in dieser Höhenlage von Januar bis März Tage ohne jegliche Schneedecke völlig, ist also im genannten Zeitraum der Wintersport jederzeit möglich. Die zeitliche Ausdehnung der Dauereignung der Schneedecke nimmt höhenwärts weiter zu. In der Kammregion (1400 m) erstreckt sie sich unter Erfüllung der Mindesthöhe von 20 cm unterbrechungslos von Mitte Dezember bis Ende April. Hier ist auch mit 80—100% Wahrscheinlichkeit auf Schneehöhen von über 40 cm zu rechnen.

Nach allem ist also die Grundlage für den winterlichen Fremdenverkehr zwischen 400 und 600 m bereits vorhanden, aber noch mäßig, zwischen 600 und 800 m schon gut gesichert, wenn auch noch zeitlich beschränkt, und von 800 m an über Monate völlig stabil.

Die Güte der Schneeverhältnisse des Riesengebirges, wie wir sie zu schildern vermochten, mißt sich nun vollauf mit der anderer Wintersportgebiete der deutschen Mittelgebirge. Gleiche Kurven, wie in Fig. 5 habe ich für die Monate Dezember bis März gezeichnet, um sie mit ganz entsprechenden Kurven vergleichen zu können, die A. PEPLER für die Luv- und Kammlandschaften des Schwarzwaldes entwarf¹⁾. Der Schwarzwald hat bisher gegenüber dem Riesengebirge und Harz für den Wintersport als schneegünstiger gegolten. Das Ergebnis meines Kurvenvergleiches ist, daß im Riesengebirge in allen Höhenlagen zwischen 400 und 1100 m die Zahl der Tage mit über 10, 20, 30 und 40 cm Schneehöhe um mehr als 10 größer ist als im Schwarzwalde in den gleichen Höhen, über 1100 m aber nur wenige Tage kleiner ist als im Schwarzwalde. Riesengebirge und Schwarzwald als die schneegünstigsten Mittelgebirge geben sich an Eignungsdauer der Schneedecke für Wintersportzwecke also kaum etwas nach²⁾; freilich hat der Schwarzwald gerade in den Höhenlagen über 1100 m, wo die Schneeverhältnisse wenig günstiger sind als im Riesengebirge, eine wesentlich größere Flächenentfaltung und daher seine größeren Vorzüge als Wintersportgebiet.

Wir haben hiermit die Analyse der wichtigsten Klimaelemente und deren Wertung für den Fremdenverkehr zu Ende geführt. Der Befund war vielleicht mit alleiniger Ausnahme der hohen Sommerniederschläge und der allerdings nicht zuviel besagenden hohen

1) A. PEPLER: Schneeverhältnisse und Schilaf im Schwarzwald. Zschr. f. angew. Met. Bd. 51, 1934, S. 354.

2) vgl. PEPLER, a. a. O. S. 359. — s. auch die Karten von HEBNER, E.: Dauer der Schneedecke in Deutschland. Forsch. z. dt. Landes- u. Volkskunde, 1928.

relativen Luftfeuchtigkeit im großen und ganzen durchaus positiv. Mit der höhenwärtigen Veränderung der Klimaelemente vollzog sich in den meisten Fällen auch eine höhenwärtige Steigerung ihrer fremdenverkehrsgeographischen Wertigkeit und nur in wenigen Fällen eine Verminderung derselben, so durch zunehmende Regenmenge, hohe Luftfeuchtigkeit, Nebelhäufigkeit und Bewölkung in den obersten Gebirgstteilen. Damit entwickeln sich im ganzen Zonen verschiedener Klimawertigkeit für den Fremdenverkehr, welchen die früher erkannten Intensitätszonen des Fremdenverkehrs entsprechen: Gebirgsvorland, Bergfußzone, mittlere und höhere Gebirgszone.

c) Die Siedlungen. Mit einigen Bemerkungen haben wir der Siedlungen bereits im landschaftlichen Teile gedacht. Der Umstand aber, daß sie ebenfalls zu den Voraussetzungen des Gebirgsfremdenverkehrs gehören, verlangt noch einige Ergänzungen. Die Fragen, die hier hauptsächlich an die Siedlungen zu stellen sind, beziehen sich in erster Linie auf ihre Eignung für den Fremdenverkehr, d. h. auf ihre Verteilung, ihr Gefüge und ihr Fremdenfassungsvermögen wie auch auf ihre landschaftliche und klimatische Lage. Es sei aber, um den Rahmen nicht zu weit zu spannen, die Betrachtung auf das Wesentlichste beschränkt, zumal einiges in späteren Abschnitten ausführlichere Darstellung erfährt.

Allein schon die *Verteilung* der Siedlungen spielt eine Rolle, wenn fremdenverkehrsgeographisch günstige Naturgegebenheiten vorteilhaft genutzt werden sollen. In diesem Sinne muß die Siedlungsverteilung im Riesengebirge als gut bezeichnet werden. Im Vorlande wie im Gebirge ist in allen Landschaftsteilen und Klimastufen und dazu in Abständen von selten über 5 km eine so genügend große Zahl von Siedlungen vorhanden, daß nicht nur die Gesamtlandschaft gut erschlossen ist, sondern auch der Reisende je nach seinen Wünschen oder gesundheitlichen Bedürfnissen einen Wohnsitz finden kann.

Im Vorlande bieten sich neben dem Thermalbad Warmbrunn die größeren Orte Herischdorf, Stonsdorf, Zillertal-Erdmannsdorf und eine große Anzahl kleinerer Siedlungen, die alle als Sommerfrischen geeignet sind.

Es folgt dann am Gebirgsfuß eine Reihe von Siedlungen, die in günstiger Wanderverkehrslage sowohl in die reizvoll gegliederte untere Steilhanglandschaft mit ihrem noch gemäßigten Gebirgsklima weisen wie auch noch nahe Beziehungen zum Wandergebiet des Vorlandes haben. Dazu gehören die Orte Petersdorf, Hermsdorf,

Kynwasser, Giersdorf, Seidorf, Arnsdorf u. a., die ihrer Klimalage nach noch vornehmlich als Sommerfrischen anzusprechen sind.

Einige der letztgenannten Siedlungen greifen aber bereits mit ihren oberen Ortsteilen in die Höhenzonen über 600 m ein und geben im Verein mit den Orten Schreiberhau, Kiesewald, Agnetendorf, Saalberg, Hain, Baberhäuser, Brückenberg-Wang, Krummhübel u. a. eine vorzüglich große siedlungsgeographische Grundlage ab für die fremdenverkehrswirtschaftliche Nutzung der mittleren und höheren Gebirgslandschaften und ihres betonten Gebirgsklimas. Sie alle sind ihrer Klimalage entsprechend nicht allein Sommerfrischen, sondern zugleich auch Wintersportplätze und z. T. durch eine gemäße Ausstattung mit Sanatorien, Erholungsheimen und entsprechender Ärzteschaft wirkliche Luftkurorte. Die meisten dieser Orte überschreiten als dörflich geschlossene Komplexe nicht die 700 m-Linie, während Schreiberhau und Brückenberg-Wang in recht vorteilhafter Weise bis gegen 900 m aufsteigen. Dann folgen höhenwärts nur noch Einzelsiedlungen, die Gastbauden, in solchen Abständen unter sich und von den jeweils nächsten dörflichen Siedlungen, daß man heute während einer Eintagswanderung wiederholte Bleibegelegenheit findet.

Das Aufhören größerer Siedlungen zwischen 700—900 m könnte vielleicht als einziger und doch auch nur sehr kleiner Nachteil in der Siedlungsverteilung bezeichnet werden. Er macht sich nicht sommers fühlbar, aber gelegentlich im ausgehenden Winter, wenn der Wintersport nur noch in den höchsten Gebirgstteilen möglich ist, in der Zone der höchsten geschlossenen Siedlung aber schon nicht mehr (Tab. X, S. 66). In dieser im Mittel gut einen Monat dauernden Zeit ist der Wintersportler u. U. gezwungen, einige hundert Meter unterhalb des noch Sportmöglichkeit gewährenden Gebietes zu übernachten, weil die Bauden der Kammregion allein zur Aufnahme der Fremden nicht ausreichen. Von dieser geringen Ausnahme abgesehen, ist die Verteilung der Siedlung für den Fremdenverkehr wirklich günstig.

Ein nächster Faktor, der unsere Aufmerksamkeit beansprucht, sind die *Siedlungsformen*. Bleiben die städtischen Siedlungen außer acht, so sind im Riesengebirge drei Siedlungstypen zu unterscheiden, die in einem zonalen Übereinander auftreten: das Waldhufendorf im Vorlande und in den Tälern der unteren Steilstufe (Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf, Seidorf, Arnsdorf, Steinseiffen u. a.), die Streusiedlung in den klimatisch begünstigten mittleren Hanglandschaften (Schreiberhau, Kiesewald, Ober-Agnetendorf, Saal-

berg, Hain, Baberhäuser, Brückenberg-Wang, Ober-Krummhübel u. a.) und die Einzelsiedlung in den höheren und höchsten Gebirgstteilen.

Man wird schon allein nach theoretischen Erwägungen dazu neigen, für alle Erholungslandschaften, ob Gebirge oder Küste, Siedlungen mit geschlossenem Häusergefüge als ungünstig anzusprechen, allen locker gefügten Siedlungen aber den Vorzug zu geben, weil sie dem Bedürfnis nach Ortsdurchlüftung, nach Sonne und nach freiem Platz mit Gärten und Anlagen entsprechen, weil sie den vielfachen Wunsch des Fremden nach Ungezwungenheit und Freiheit im Aufenthalt erfüllen und den Fremden auch schon am Wohnsitz mehr mit der Landschaft verbinden, als es geschlossene Siedlungen vermöchten. Von solchen Überlegungen aus erhalten die drei Siedlungstypen des Riesengebirges dank ihres lockeren Häusergefüges einen hohen Wert fremdenverkehrswirtschaftlicher Eignung. Das ist ein weiterer grundsätzlicher Vorteil in den siedlungsgeographischen Gegebenheiten des Riesengebirges. Unter sich aber haben die drei Typen noch einen verschiedenen Eignungswert. Man könnte nach allem Gesagten geneigt sein, in der Reihenfolge Waldhufendorf, Streusiedlung, Einzelsiedlung entsprechend der zunehmenden Gefügelockerung eine Wertsteigerung zu erblicken. Das ist aber nicht so. Ein umfangreicher Fremdenverkehr, insbesondere ein Kurortbetrieb erfordert in der Regel einen großen Apparat an Organisationen, ausreichende ärztliche Fürsorge, hygienische Einrichtungen, Geschäfte, Verkehrsanstalten usw. Alles das ist in einem entsprechenden Umfange begreiflicherweise nur in größeren Siedlungen möglich, gibt also diesen den Vorzug gegenüber den Einzelsiedlungen. Das schließt natürlich nicht aus, die Einzelsiedlung gerade für Sport- und Wanderzwecke als eine hervorragende Ergänzung der siedlungsgeographischen Grundlage des Fremdenverkehrs zu betrachten.

Hinsichtlich der beiden dörflichen Siedlungstypen muß nun weiterhin die Entscheidung über die Frage der besseren Eignung zugunsten der Streusiedlung ausfallen. Beide Typen lassen wohl in gleicher Weise jeden Umfang der Fürsorge und Wirtschaftsorganisation zu, aber beim Waldhufendorf besteht bei fortschreitender Vergrößerung der Siedlung die weitaus größere Gefahr einer straßendorfähnlichen oder gar stadtstraßenähnlichen Verdichtung des Häusergefüges und damit die Gefahr des Verlustes an äußerem Ansehen und der Einbuße jener erwähnten sonstigen Vorzüge eines gelockerten Häuserbestandes. In der Tat haben mehrere Orte des

Vorlandes und der Bergfußzone überwiegend unter dem Einfluß anderer Wirtschaftszweige eine für den Fremdenverkehr wenig günstige Verdichtung erfahren, so z. B. die Orte Herischdorf, Warmbrunn, Petersdorf, Hermsdorf u. a. (Abb. 4). Dagegen ist ähnliches bei den Streusiedlungen nicht zu beobachten (Abb. 2 u. 3). Natürlich lassen sich die entsprechenden Nachteile teilweise beheben durch planmäßige Anlage von Villenvierteln hinter oder in Fortsetzung der geschlossenen Häuserzeile, wie das in Warmbrunn, Hermsdorf und anderen Orten bereits geschehen ist.

Wir können auch noch von einem anderen Gesichtspunkt aus die Wertung der Siedlungen vornehmen, nämlich von dem der *Ortslage*. Im großen und ganzen begegnen uns danach im Riesengebirge nur zwei immer wiederkehrende Lagetypen: die Hanglage und die Tallage. Dabei ist es sehr charakteristisch, wenn auch nicht überraschend, daß die Hanglage durchweg den Streusiedlungen, die Tallage fast ausschließlich den Waldhufendörfern eigen ist, sind doch beide Siedlungstypen für die entsprechenden Lagen wie geschaffen.

Für den Fremdenverkehr haben beide Lagetypen sehr verschiedene Bedeutung. Die Tallage hat im allgemeinen den Vorteil leichter Verkehrsverbindung. So sind auch die Talsiedlungen des Vorlandes und die sich vom Bergfuß in die engen Täler der Vorstufe lang hineinziehenden Waldhufendörfer in ihrer ganzen Länge verkehrsgeographisch leicht und gut erschlossen und auch untereinander gut verbunden. Diesem Vorteil der Tallage steht aber ein größerer Nachteil in lokalklimatischer Hinsicht gegenüber, indem die Tallage leicht belastet ist mit der Gefahr der Ansammlung stark abgekühlter Luftmassen und der Erhöhung der Extreme, während die Hanglage einen fast ununterbrochenen Luftaustausch genießt, der wesentlich auch zur Milderung der Schwankungen beiträgt. Da fast alle Streusiedlungen des Riesengebirges Hanglage haben, steigert sich ihre Eignung durch die klimatischen Vorzüge ihrer Lage ganz bedeutend. Man muß es daher als ein außerordentlich glückliches Zusammentreffen bezeichnen, daß die Siedlungen gerade der Zone des Gebirges, die dem Fremdenverkehr die besten physisch-geographischen Unterlagen zu bieten hat, Streusiedlungen in Hanglage sind. Kein Wunder, daß sich in dieser Zone über 600 m hervorragende Luftkurorte entwickeln konnten.

Man könnte nun weiterhin die gleiche Eignungsfrage an die Hausformen stellen. Soweit sich die Frage auf das ursprüngliche, niedrige Einheitshaus des Gebirges bezieht (Abb. 32), fällt die Ant-

wort negativ aus. So schön das Haus auch anzusehen ist, genügt es aber doch nicht den Erfordernissen des Fremdenverkehrs. Das beweisen allein schon die mannigfaltigen, vom Fremdenverkehr veranlaßten modernisierten Umbauten und ganz andersartigen Neubauten, deren Behandlung einem späteren Kapitel vorbehalten bleiben soll (Kap. II, C). Alles das deutet aber zugleich an, daß der Fremdenverkehr nicht eine unbedingt geeignete Hausform für seinen lokalen Ansatz und seine weitere Entwicklung voraussetzt. Er kommt auch ohne sie zustande und läßt erforderlichenfalls Neuformen entstehen (Kap. II, C).

Eine andere wichtige Frage an die Siedlungen berührt das Fremdenfassungsvermögen, dessen gegenwärtige Größe natürlich Entwicklungsergebnis, zugleich aber auch Grundlage für den heutigen und zukünftigen Fremdenverkehr ist. Dabei stoßen wir indes infolge der Mannigfaltigkeit der mitsprechenden Faktoren auf die Schwierigkeit, die Größe des Fremdenfassungsvermögens klar zu bestimmen. Zur Erreichung vergleichbarer Werte besteht bei Beschränkung der Betrachtung auf die Übernachtungsfremden der einstweilen einzig gangbare Weg in der Auszählung der in den Prospekten und Wohnungsnachweisen der einzelnen Orte angebotenen Fremdenräume oder Fremdenbetten. Dabei ist den Fremdenbetten der Vorzug zu geben. Die sich ergebenden Werte sind aus der später ausführlich zu erörternden Tabelle XV, S. 105 ersichtlich. Sie laufen nicht proportional zur Einwohnerzahl, sondern eher proportional zur fremdenverkehrsgeographischen Lage und Bedeutung der Siedlung. Indem in allen Siedlungen sehr viele Fremdenbetten auf die nichtgewerbliche oder nebegewerbliche Privatvermietung entfallen, kann auf eine große Aufnahmebereitschaft der Bevölkerung gegenüber den Fremden geschlossen werden, was ebenfalls als positiver Faktor für den Fremdenverkehr gebucht werden muß.

So ergibt sich also aus der Betrachtung der Siedlungen ein durchaus vorteilhaftes Grundlagenbild für den Fremdenverkehr, in dem ebenso wie im Landschafts- und Klimabild alle Eignungswerte höhenwärts vom Vorland über die Bergfußzone ins Gebirge hinein eine Steigerung erfahren, die — für alle Grundlagen zusammen betrachtet — die aus Fig. 1 sprechenden Intensitätsunterschiede des Fremdenverkehrs zwischen Vorland, Bergfußzone und Gebirgszone leicht begreiflich macht.

2. Die natürliche Standortbegrenzung der Arten und Strukturformen des Fremdenverkehrs.

Nach der vorausgegangenen Betrachtung der allgemeinen Grundlagen des Fremdenverkehrs sei nunmehr der Versuch gemacht, die für die räumliche Verteilung der einzelnen Fremdenverkehrsarten maßgebenden Faktoren genauer zu erfassen. Jede Fremdenverkehrsart hat eine Fülle von Grundlagen und viele davon zugleich mit anderen Fremdenverkehrsarten gemeinsam. Gerade dieser Umstand läßt klar erkennen, daß der Standort der einzelnen Fremdenverkehrsart immer nur von einigen wenigen Grundlagefaktoren begrenzt wird. Es können daher zwecks leichteren Überblicks alle Standortfaktoren eingeteilt werden in *Grundfaktoren*, welchen die den Standort begrenzende Kraft innewohnt, und *zusätzliche Standortfaktoren*, die über die Grundfaktoren hinaus den Fremdenverkehrsarten noch zum Vorteil werden, gelegentlich auch ihre räumliche Bindung zusätzlich festigen können. Wir wollen im folgenden nur die Grundfaktoren erfassen, die allein für das Verständnis der heutigen räumlichen Anordnung der Fremdenverkehrsarten nötig sind. Das Anordnungsbild selbst haben wir früher besprochen und in der Fig. 2, S. 17 wiedergegeben. Es läßt die Unterscheidung von zwei Standortformen zu: den *lokalen Standort*, der den Bäderverkehr und den Durchgangsfremdenverkehr auszeichnet, und den *regionalen Standort*, der allen übrigen Fremdenverkehrsarten eigen ist. Beide Standortformen unterscheiden sich außer durch die räumliche Größenordnung auch noch dadurch, daß in den regionalen Standorten die Grundfaktoren und auch die meisten zusätzlichen Faktoren flächenhaft sind.

Am einfachsten ist die Standortbegründung für den *Bäderverkehr*. Er hat nur einen Grundfaktor in den Thermalquellen, deren dichtes Auftreten im Ortsbereich von Warmbrunn dem Bäderverkehr einen eng begrenzten lokalen Standort gibt. Ursprünglich waren es ihrer zwei, seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts sind weitere hinzugekommen, zum Teil erbohrt, so daß heute acht schwefelhaltige radioaktive Thermalquellen zwischen 25 und 44° C in Nutzung sind. Die gleichzeitige Ausgabe von Moorbädern und auch alle anderen Badeeinrichtungen sind nur zusätzliche, begünstigende Faktoren, aber nicht mehr Ursache der lokalen Bindung des Bäderverkehrs.

Auch der *Durchgangsfremdenverkehr* hat in der Form, in der er uns im Riesengebirge entgegentritt, einen viel strenger gebundenen Standort, als es auf den ersten Blick erscheint. Wie wir

sahen (S. 15 u. 41) wird diese Fremdenverkehrsart durch Besichtigungen usw. aus dem lokalen Durchreiseverkehr heraus entwickelt. Nur wo beide Momente in geeigneter Weise zusammentreten, kommt es, wie in Hirschberg und Warmbrunn, zum Durchgangsfremdenverkehr. Sofern die Sehenswürdigkeiten aus Sammlungen oder ähnlichen transportablen Erscheinungen bestehen, könnte man an die Möglichkeit freier Standortbildung denken; indes besteht in den beiden zur Rede stehenden Orten das Wichtigste an Sehenswürdigkeiten in ortsfesten, kulturhistorischen Überlieferungen wie Gebäuden und Anlagen (S. 41), so daß also diese eine Hauptgrundlage des Durchgangsfremdenverkehrs zum standortsbegrenzenden Grundfaktor dieser Fremdenverkehrsart wird. Ähnliches gilt von der anderen Hauptgrundlage, dem Durchreiseverkehr. Hirschberg und Warmbrunn verdanken den vergleichsweise stärkeren Durchreiseverkehr vom und zum Riesengebirge nur ihrer besonders geeigneten Lage, die Stadt ihrer Mittelpunktlage im Hirschberger Kessel und der Badeort seiner Lage an der naturgegebenen Zackentalstraße (S. 40f.). So wird die den stärkeren Durchreiseverkehr ermöglichende besonders vorteilhafte Verkehrslage zum zweiten Grundfaktor, der den Durchgangsfremdenverkehr lokalisiert und standörtlich fest bindet und begrenzt.

Alle anderen Fremdenverkehrsarten haben regionale Standorte. Ihre landschaftlichen und klimatischen Grundlagen sind flächenhafter Natur und erfahren, wie das vorangehende Kapitel zeigte, eine höhenwärtige Qualitätssteigerung, die für jede Fremdenverkehrsart — Sommerfrischenverkehr, Wanderverkehr und Wintersportverkehr — den Anlaß zur Herausbildung von Zonen unterschiedlicher Fremdenverkehrsintensität gab. Wir haben den Vorgang der quantitativen Differenzierung innerhalb der Räume der einzelnen Fremdenverkehrsart früher behandelt (Kap. I, C), so daß es auch hier nur mehr darauf ankommt, die die Standorte begrenzenden Momente zu bestimmen. Schon allein die strenge jahreszeitliche Gebundenheit, die jeder dieser Fremdenverkehrsarten eigen ist, legt es nahe, daß auch ihre Standortsgrenzen in erster Linie von klimatischen Faktoren festgelegt sind. Die untere Grenze des *Sommerfrischenverkehrs* liegt im Vorlande in rund 380 m Höhe. Seinem Sommerklima nach gehört das Vorland noch zum Gebirgsklima. Vergleicht man die Vorlandsstationen mit östlicheren kontinentaleren Tieflandsstationen einerseits und mit Gebirgsstationen andererseits, etwa Eichberg mit Breslau und Eichberg mit Krummhübel oder Schreiberhau, dann ergibt sich bezüglich aller wesent-

- lichen Klimaelemente für das Vorland sommers eine wesentlich geringere Differenz gegenüber den genannten Gebirgsstationen als gegenüber dem Tieflande, obgleich der Höhenunterschied zwischen Eichberg und Breslau um 50 m kleiner ist gegenüber Eichberg — Krummhübel. Das Vorlandsklima gehört also sommers viel enger dem Gebirgsklima als dem kontinentalen Tieflandsklima an. Eine weitere Einengung des Vergleichs läßt uns die untere Grenze des Gebirgsklimas ungefähr zwischen 300 und 350 m Höhe finden¹⁾. Damit zeigt sich, daß die unteren Grenzen des Gebirgsklimas und des Sommerfrischenverkehrs ungefähr zusammenfallen, woraus auf den begrenzenden Einfluß des Klimas auf die Ausbreitung des Sommerfrischenverkehrs geschlossen werden darf. Freilich ist der Sommerfrischenverkehr nicht ganz bis an die äußerste Grenze des Gebirgsklimas entwickelt; große Teile des Vorlandes zwischen 300 und 380 m Höhe sind frei von ihm. Es sind dies bezeichnenderweise die gebirgsferneren, flachsten und offensten Vorlandsgebiete, die landschaftlich kaum mehr als eine Fortsetzung des Tieflandes sind und darum auch zu wenig Anreiz zum Sommerfrischenverkehr bieten. Der Wandel tritt offensichtlich erst mit der waldigen Berglandschaft inmitten des Hirschberger Kessels und mit der *Gebirgsnähe* ein. So muß man neben dem Klimafaktor auch diesen Landschaftsfaktor ins Auge fassen, um die untere Grenze des Sommerfrischenbereiches zu verstehen. Neben diesen beiden Faktoren mag auch noch der Umstand eine Rolle spielen, daß die Siedlungen in unmittelbarer Nähe von Hirschberg, schon etwas stärker von städtischem Wesen beeinflußt, keine sonderliche Eignung für den Sommerfrischenverkehr mehr haben.

Die Standortsbegrenzung des sommerlichen *Wanderverkehrs* ist nicht ebenso leicht zu begründen, weil die äußere Grenze des Wanderverkehrs mangels einwandfreier statistischer Unterlagen nicht klar gegeben ist. Wir können daher nur vermuten, daß die Begrenzung in ähnliche Weise durch das Klima und die Landschaft erfolgt wie bei dem Sommerfrischenverkehr.

Für den *Wintersportverkehr* liegen die Verhältnisse wieder klarer. Auch hier sind es Landschaft und Klima, die dem Standortsbereich die untere Grenze setzen. Der Wintersportbereich hört am Fuße des Gebirges auf; das ist in etwas mehr als 400 m Höhe. Die untere Grenze des Wintersportverkehrs fällt also mit der wichtigsten Landschaftsgrenze unseres Untersuchungsgebietes zu-

1) Vgl. ТИХУ, Н.: Zum schlesischen Heilklima. Der Balneologe. 5. Jg. 1938, S. 15.

sammen: nach der einen Seite das für Wintersport ungünstige Flachrelief des Hirschberger Kessels unterhalb 400 m Höhe, nach der anderen Seite das für den Wintersport sehr günstige Mittel- und Steilrelief des Gebirges. Der den Standort des Wintersports begrenzende Landschaftsfaktor kann hier also genauer als Relieffaktor bezeichnet werden. Noch wichtiger als dieser ist für die Standortbegrenzung der Klimafaktor. Die Standortsgrenze deckt sich deutlich auch mit einer winterlichen Klimascheide. Tendiert das Vorland im Sommer ganz einwandfrei und mit nahezu allen Klimaelementen mehr zum Wesen des Gebirgsklimas als zum Tieflandsklima, so tritt im Winter in dieser Hinsicht eine merkliche Einschränkung und teilweise Umkehr ein. Neigt es mit manchen Klimaelementen wie den Temperaturverhältnissen, den Temperaturschwankungen und mit der Zahl der Frosttage auch weiterhin mehr dem Gebirgsklima zu, so aber bezüglich der Zahl der Eistage, der physiologischen Feuchtigkeit, der Niederschlagsmengen und insbesondere der Schneesverhältnisse ganz eindeutig zum Tieflandsklima. Das Vorland ist klimatisch für einen Winterfremdenverkehr noch viel weniger geeignet als für den Sommerfremdenverkehr, weil es im Winter keinen grundsätzlichen Unterschied zum Tiefland aufzuweisen hat. Vor allem ist die Hauptgrundlage des Wintersportes, die Schneedecke, im ganzen Vorlande bis an den Fuß des Gebirges heran praktisch um nichts besser entwickelt als im östlichen Tiefland. Hier wie dort kommt es nur zu vorübergehenden und kurzfristigen und dazu viel zu unregelmäßigen und geringmächtigen Schneedeckenbildungen, als daß ein nennenswerter Wintersport möglich wäre. Erst oberhalb der Bergfußlinie, also oberhalb der 400 m-Linie, ändern sich die Verhältnisse schnell zum Guten, tritt regelmäßige Schneedeckenbildung, langfristige Schneedeckendauer mit ausreichender Schneemächtigkeit und somit große Grundlagen-sicherheit (Tab. X, S. 66) für den Wintersport ein. An dieser winterlichen Klimascheide liegt die untere Grenze des Wintersportes, d. h. anders ausgedrückt, an einem Saume, an dem die Schneedecke von mindestens 10 cm Höhe aufhört, ziemlich regelmäßige Erscheinung von etwa 25 bis 30 Tagen Durchschnittsdauer zu sein. Daß Klima und Relieffaktor ausschlaggebend sind für die Standortbegrenzung, wird auch daraus ersichtlich, daß ihnen gegenüber die andern Grundlagen wie Siedlungen, Unterkunftsmöglichkeiten usw. auch über den Standortsbereich des Wintersports hinausgreifen.

Aus der standörtlichen Bindung und Begrenzung der einzelnen Fremdenverkehrsarten ist nun auch ohne Schwierigkeit die stand-

örtliche Gebundenheit der einzelnen *Strukturformen* des Fremdenverkehrs zu verstehen (Fig. 2). Man braucht sich nur die Verbreitungskarte der Strukturformen vorzunehmen und sich dabei die standortsbegrenzenden Grundfaktoren der einzelnen Fremdenverkehrsarten zu vergegenwärtigen, um die Erklärung für die Anordnung der Strukturformen zu haben. Es ist dies so leicht und ohne weitere Problematik, daß sich weitere Ausführungen hierzu erübrigen.

3. Die Periodizität des Fremdenverkehrs.

Als letzte Aufgabe in diesem Kapitel bleibt uns die Erklärung des Rhythmus im Ablauf des Fremdenverkehrs, dessen Unterschiedlichkeit von Ort zu Ort früher schon mit der Unterschiedlichkeit der Strukturformen des Fremdenverkehrs in Zusammenhang gebracht wurde (S. 18). Die Diagramme des Übernachtungsverkehrs (Fig. 3) beziehen sich zwar nur auf ein Jahr, geben aber das grundsätzliche Bild des Ablaufs wieder, wie er in jedem normalen Jahre ist, und dürfen insofern als Grundlage für allgemeine Feststellungen dienen. Sie lassen für alle Orte des Fremdenverkehrsgebietes ein Sommermaximum (= Sommersaison) und dazu für die Gebirgsorte über 400 m Höhenlage (Fig. 3 Beispiele Hain, Agnetendorf, Schreiberhau und Krummhübel) sowie für Hirschberg ein kleineres Wintermaximum (= Wintersaison) erkennen.

Betrachten wir erst allein die *Sommersaison*. Ganz allgemein genommen bedeutet sie kein Problem; ihre klimatische Bedingtheit ist viel zu offensichtlich. Einer Erörterung wert sind aber die Ursachen für die zeitliche Fixierung von Anfang und Ende der Saison. In allen Orten liegen die Anfänge der Saison im Mai. Verharrt der Fremdenverkehr im April noch überall im Stadium des Minimums, so erfolgt im Mai sein großer Aufschwung. Nur in den höchsten Gebirgsorten Schreiberhau und Brückenberg setzt die stärkere Steigerung erst im Juni ein. Das Ende der Sommersaison bedeutet überall der Oktober, während der September noch durch relativ großen Fremdenverkehrsumfang ausgezeichnet ist.

In der Entwicklung des Klimas müssen also im April—Mai bzw. Mai—Juni und im September—Oktober gewisse Schwellenwerte liegen, die Anfang und Ende der Sommersaison fixieren. Angesichts des Umstandes, daß uns hier nur Monatsmittel der einzelnen Klimaelemente zur Verfügung stehen, können diese Schwellenwerte nicht ganz genau bestimmt werden. Aber einige in der Richtung liegende Feststellungen sind möglich.

Beachtenswert ist, daß eine Anzahl von Klimaelementen gerade

im Sommer ein für den Fremdenverkehr eher nachteiliges Maximum entwickeln; dazu gehören u. a. die Niederschläge, die relative und physiologische Feuchtigkeit, die somit für die zeitliche Fixierung der Sommersaison nicht maßgeblich sein können. Dagegen verdient besondere Beachtung der Gang der Temperaturen. Er weist von April zu Mai und von September zu Oktober so große Sprünge nach oben bzw. unten auf (Tab. IV), daß man sich des Eindruckes seines entscheidenden Einflusses auf Anfang und Ende der Saison nicht verschließen kann. In den Vorlandsorten steigt das Monatsmittel der Temperaturen von Anfang April bis Mai von $6,1^{\circ}$ auf über 11° (Eichberg, Zillertal), in den Gebirgsorten mittlerer Höhenlage von über 5° auf über 10° (Krummhübel). Danach dürfte der thermische Schwellenwert für den Anfang der Saison zwischen $6,1^{\circ}$ und 11° Monatsmittel zu vermuten sein. Beachten wir weiter, daß der Mai mit $8,5^{\circ}$ bzw. $9,8^{\circ}$ in den höchsten Gebirgsorten Brückenberg-Wang und Schreiberhau noch relativ verkehrsarm ist, so können wir den thermischen Schwellenwert des Saisonanfanges noch genauer als zwischen rund 9° und 11° Monatsmittel gelegen ansehen. Gewiß ist dieses Verfahren nicht exakt. Es vermittelt aber doch wenigstens Annäherungswerte.

In ähnlicher Weise, d. h. durch Gegenüberstellung des niedrigsten Mittels aller Fremdenverkehrsorte (ohne die Hochgebirgsbauden) im noch verkehrsreichen Monat September und des höchsten Mittels des verkehrsarmen Oktober, läßt sich der thermische Schwellenwert für das Saisonende als zwischen $9,7^{\circ}$ (September in Wang) und $7,5^{\circ}$ (Oktober in Eichberg) liegend vermuten. Die thermischen Schwellenwerte, die Anfang und Ende der Saison bestimmen, sind also ungefähr gleich. Es wäre interessant, festzustellen, ob auch in anderen deutschen Gebirgssommerfrischengebieten die Schwellenwerte sich in ähnlicher Größenordnung bewegen. Erst dann dürfte sich unsere Vermutung, daß Anfang und Ende der Sommersaison in erster Linie thermisch bedingt seien, voll rechtfertigen lassen.

Auch der Aufbau des Fremdenverkehrsmaximums im Mai-Juni bis Juli und sein Abbau von Juli über August bis September-Oktober lassen sich am ehesten aus dem Wärmegang erklären. Zu keinem anderen Klimaelement weist die monatliche Verteilung des Sommerverkehrs eine so strenge Parallelität auf wie zum Temperaturgang von Frühjahr über Sommer zum Herbst.

Im Gegensatz zum Sommerverkehr spielen für den *Rhythmus des Winterfremdenverkehrs* außer klimatischen auch noch andere

Einflüsse eine Rolle. Der Anfang der Wintersaison liegt in allen Orten im Dezember, d. h. in dem Monat, der dem ganzen Gebirge die ausreichende und sportsichere Schneedecke bringt. Einen stärkeren Aufschwung des Fremdenverkehrs zeitigt aber erst der Beginn der Weihnachts- und Neujahrsferien. Sie bedingen die Hochstände des Fremdenverkehrs im Dezember und Januar. Ihr Einfluß auf den Ablauf des Winterverkehrs ist dadurch so spürbar, daß sie nicht wie die Sommerferien zeitlich durch das Klima bestimmt sind. Auf die Entwicklung im Februar und März machen sich dann die akademischen Frühjahrsferien geltend. Mit ihrem Ende hört auch die Wintersaison selbst in jenen höheren Gebirgstteilen auf, in welchen sie nach den Schneeverhältnissen sehr wohl auch noch bis Anfang April dauern könnte. Nur in den unteren und mittleren Gebirgsorten ist das Saisonende allein klimatisch bedingt, indem hier schon im Februar bzw. März die Schneeverhältnisse für Wintersport ganz unsicher werden.

Die Sonderstellung von Hirschberg bezüglich des Ablaufs seines Fremdenverkehrs wurde schon früher betont (S. 20). Indem der hier vorherrschende Durchgangsfremdenverkehr aus allen Fremdenverkehrsarten resultiert, unterliegt er zwangsläufig der besprochenen Periodizität des Sommer- und Winterfremdenverkehrs und bleibt vor großen Gegensätzen in seiner monatlichen Verteilung bewahrt.

E. Das Fremdeneinzugsgebiet des Riesengebirges.

Zum Verständnis für manche Züge der Entwicklung des Fremdenverkehrs im Riesengebirge ist es schon wiederholt nötig gewesen, den Blick auch auf Zustände und Vorgänge außerhalb des Fremdenverkehrsgebietes zu lenken. Wir müssen das im folgenden noch eindringlicher tun. Die Frage nach der Herkunft der Fremden führt uns vor Augen, daß das Fremdenverkehrsgebiet hinsichtlich seines Fremdenverkehrs außer von den eigenen Fremdenverkehrsmöglichkeiten innerhalb seiner Grenzen noch abhängig ist von einer ihm nachbarlich zugeordneten Ergänzungslandschaft, aus der die Fremden kommen. Man kann diese Ergänzungslandschaft als Fremdenherkunftsgebiet oder auch Fremdeneinzugsgebiet des Fremdenverkehrsgebietes bezeichnen. Die letzte Bezeichnung hat einen vom Fremdenverkehrsgebiet ausgehenden dynamischen Gehalt und wird im weiteren verwandt. Fremdenverkehrsgebiet und Fremdeneinzugsgebiet bilden zusammen eine fremdenverkehrsgeographische Raumeinheit höherer Ordnung, deren innere Beziehungen echt geographische Probleme darstellen und neues Licht

auf die Ursachen und die Lokalisation des Fremdenverkehrs, auch auf die Hintergründe seines Umfanges werfen.

1. Der Umfang des Fremdeneinzugsgebietes.

Das heutige Einzugsgebiet des Riesengebirges umfaßt das Deutsche Reich und Teile des sich anlehnenden Auslandes, Teile Polens, die baltischen Länder, Dänemark und Holland. Andere europäische Staaten und zumal die Länder in Übersee spielen für den Fremdenverkehr im Riesengebirge keine Rolle. Diesen heutigen Umfang hat das Fremdeneinzugsgebiet in längerer Entwicklung erhalten. Erstmals läßt sich das Fremdenherkunftsgebiet für das 16. Jahrhundert übersehen. Für jene Zeit erwähnt SCHWENCKFELDT¹⁾, daß Warmbrunn aus Schlesien, Preußen, Pommern, Polen, Livland, Litauen, Sachsen, aus der Lausitz, Böhmen und Mähren besucht würde. Der ganze Ostteil des heutigen Einzugsgebietes entsandte also schon damals Besucher ins Riesengebirge. Eine weitere, aber dann auch sehr schnelle Ausdehnung dieses Einzugsgebietes erfolgte erst mit der Entwicklung des Wanderverkehrs. Den Koppenbüchern entnehmen wir, daß um 1700 Besucher, insbesondere Handwerksgesellen, Studenten und Gelehrte, außer aus dem Osten und der Mitte des Reiches nun auch aus dem Nordwesten, Westen und Süden kamen, auch aus Holland und Frankreich. Um 1700 hatte somit das Fremdeneinzugsgebiet schon seinen heutigen Umfang erhalten. Dies bedeutet die bemerkenswerte Tatsache, daß die modernen Verkehrsmittel, die in vielen anderen Fällen überhaupt erst eine Anknüpfung von Fremdenverkehrsbeziehungen herbeiführten, auf den Umfang des Fremdeneinzugsgebietes keinen erweiternden Einfluß mehr gehabt haben. Der moderne Verkehr hat nur eine bessere Erschließung und damit Verknüpfung des Fremdeneinzugsgebietes mit dem Fremdenverkehrsgebiet gebracht; die Grenzen des Einzugsgebietes haben aber andere Momente bestimmt, die aus den weiteren Darlegungen zugleich mit klar werden.

2. Wertigkeit der Einzelteile des Einzugsgebietes.

a) Der ausländische Teil. Die einzelnen Teile des Fremdeneinzugsgebietes haben für das Riesengebirge einen sehr verschiedenen Wert, eine unterschiedliche Fremdenergiebigkeit. Die geringste Bedeutung hat das Ausland. Im Jahre 1934/35, d. h. in einem Jahre, da auch noch Österreich, das Sudetenland und das jetzige Reichsprotectorat Böhmen und Mähren als Ausland galten

1) SCHWENCKFELDT, C.: a. a. O. 1619, S. 71.

(s. Tab. XI, S. 83), waren nur 1,18% aller Riesengebirgsbesucher Ausländer. Trägt man der Heimkehr der genannten Gebiete ins Reich Rechnung, dann sinkt der Ausländerverkehr im preußischen Riesengebirgstelle weit unter 1%. Einen solch geringen Anteil am Riesengebirgsverkehr hat das Ausland immer gehabt; er ist früher sogar noch kleiner gewesen. Der mäßige Besuch aus den südlichen, westlichen und nördlichen Nachbarstaaten des heutigen Deutschen Reiches kann indes schon allein wegen der Entfernungen und der relativ ungünstigen Verkehrsbeziehungen zum Riesengebirge nicht verwundern. Für diese Gebiete ist das Riesengebirge als Reiseziel zu entlegen. Wundern könnte man sich nur über den mäßigen Besuch der schlesischen Riesengebirgsseite von Polen her und aus dem Sudetenland, sowie dem Reichsprotectorat Böhmen und Mähren, solange diese letzten, zur Tschecho-Slowakei gehörig, Ausland waren. Um hierfür eine Erklärung zu finden, ist vornehmlich an folgende Umstände zu denken. Ganz allgemein muß ein psychologisches Moment bedacht werden, indem Hoheitsgrenzen auch bei günstigsten Paß-, Visums-, Reise-, Devisen- und ähnlichen Verhältnissen vom Reisenden als eine gewisse Schranke empfunden werden, die ihm in der Vorbereitung und Durchführung der Reise Unbequemlichkeiten bereiten könnte, die eine Inlandsreise nicht mit sich bringt. Neben diesem allgemeinen Moment, das für jeden Auslandsverkehr gilt, spielt für Polen speziell noch eine Rolle das starke Überwiegen der am Fremdenverkehr in der Regel so gut wie gar nicht beteiligten ländlichen Bevölkerung und ferner der Umstand, daß der Fremdenverkehr in Polen selbst noch junger Entwicklung ist. Gleiches gilt auch für die baltischen Staaten. Bezeichnenderweise sind zudem die meisten Riesengebirgsbesucher aus diesen Oststaaten Deutsche. — Hinter dem geringeren Besuch der preußischen Gebirgsseite aus dem früheren österreichischen und hernach tschecho-slowakischen Böhmen, Mähren und Sudetenland stand außer dem erwähnten psychologischen Moment im wesentlichen noch das geographische Moment der eigenen Teilhaberschaft am Riesengebirge. Für die Bevölkerung Böhmens und des Sudetenlandes ist das Riesengebirge schließlich auch nur ein Glied in einem Gebirgsrahmen, der mit allen Teilen gleichwohl zum Fremdenverkehr einlädt, so daß sich also die Reiselust der Bevölkerung keineswegs allein auf das Riesengebirge konzentriert. Dies ist gewiß ein wesentlicher Grund mit dafür, daß selbst auch der sudetendeutsche Gebirgstiel — ganz zu schweigen vom schlesischen Gebirgstiel — von dieser böhmischen Seite her stets unterbesucht war und zur Erschließung seiner so-

gar in manchem günstigeren Fremdenverkehrsmöglichkeiten und zur Entwicklung seiner Fremdenverkehrswirtschaft eines großen Teiles altreichsdeutscher Besucher bedurfte¹⁾. Schon aus dieser Sachlage wird es begreiflich, daß das preußische Riesengebirge

Tabelle XI.

Herkunft der Fremden in 29 Gemeinden im Riesen- und Isergebirge im Jahre 1934/35²⁾.

Herkunftsgebiete	Winterhalbjahr 1934/35		Sommerhalbjahr 1935		Jahr Anwesende Fremde	% der Gesamt- zahl der Fremden aus dem Deutsch. Reiche
	Anwe- sende Fremde	% der Gesamt- zahl der Fremden aus dem Deutsch. Reiche	Anwe- sende Fremde	% der Gesamt- zahl der Fremden aus dem Deutsch. Reiche		
Ostdeutschland	42 983	83.86	125 318	80.40	168 301 =	81.26
Mitteldeutschland	6 406	12.50	19 925	12.79	26 331 =	12.71
Norddeutschland	1 255	2.45	4 555	2.92	5 810 =	2.81
Westdeutschland	456	0.89	3 766	2.42	4 222 =	2.04
Süddeutschland	154	0.30	2 297	1.47	2 451 =	1.18
Deutsches Reich	51 254	100.00	155 861	100.00	207 115 =	100
Auslandsfremde:						
Tschecho-Slovakei	181	18.21	587	39.66	768	
Polen	83	8.35	115	7.44	198	
Österreich	33	3.32	63	4.26	96	
Ungarn	6	0.60	17	1.15	23	
Dänemark	344	34.61	112	7.57	456	
Übriges Ausland	347	34.91	586	39.59	933	
Ausland insgesamt	994	100.00	1 480	100.00	2 474	
Inland	51 254	98.10	155 861	99.06	207 115 =	98.82 %
Ausland	994	1.90	1 480	0.94	2 474 =	1.18 %
In- und Ausland	52 248	100.00	157 341	100.00	209 592 =	100.00

1) Es wurde beispielsweise der größte Fremdenverkehrsort der sudetendeutschen Seite Spindlermühle—Skt. Peter besucht (nach den Kurlisten):

1905 von 4367 Personen, davon 86 % aus dem Deutschen Reich

1910 „ 5633 „ „ 87,5 % „ „ „ „

1930 „ 51 135 „ „ 64,5 % „ „ „ „

1932 „ 42 462 „ „ 37,5 % „ „ „ „

Ähnlich liegen die Zahlenverhältnisse auch in den anderen sudetendeutschen Riesengebirgsorten mit Fremdenverkehr.

2) Zusammengestellt nach einer handschriftl. Statistik des Statistischen Amtes in Breslau.

vom Süden her immer nur geringen Zugang erhielt. Die Heimkehr des Sudetenlandes, sowie Böhmens und Mährens ins Reich wird aber vielleicht die Fremdenverkehrsbeziehungen im ganzen Riesengebirgsbereich zu einer Wechselseitigkeit umformen.

b) Das inländische Einzugsgebiet. Für den Fremdenverkehr des preußischen Riesengebirgsteiles ist — so war aus Obigem schon erkennbar — der Inländerverkehr allein ausschlaggebend. Das inländische Fremdeneinzugsgebiet erfordert daher eine ausführlichere Betrachtung. Dargestellt wird es durch die Tab. XI und die Kartogramme (Fig. 6), die sich auf den Jahresdurchschnitt der Jahre 1935 und 1936 beziehen. Gibt das eine dieser Kartogramme den Anteil der Bevölkerung der Länder und Provinzen in v. H. der gesamten Übernachtungsfremden wieder, so veranschaulicht das andere die Beteiligung der einzelnen Teile des Einzugsgebietes am Riesengebirgsverkehr in v. H. der Bevölkerung der Länder und Provinzen¹⁾. Dieses letzte Kartogramm kann man auch als einen zahlenmäßigen Ausdruck für das verschieden große Riesengebirgsinteresse der Bevölkerung nehmen. Beide Kartogramme sind — jedes auf seine Art — ein Abbild der Fremdenverkehrsspannungen zwischen dem schlesischen Riesengebirge und den einzelnen Teilen des Reiches. Unser Ziel muß es sein, diese Spannungen nach ihrer Entstehung und Unterschiedlichkeit ursächlich zu deuten. Die Frage nach der Entstehung der Fremdenverkehrsspannungen schließt in sich die Frage nach den *Ursachen des Fremdenverkehrs* überhaupt. Ungeachtet der vielen Einzelursachen, die hinter der einzelnen Reise oder hinter dem Aufkommen neuer Fremdenverkehrsarten stehen, darf die Antwort, ganz allgemein gefaßt, etwa so lauten, daß der Fremdenverkehr aus einem Bedürfnis des Menschen hervorgeht, für das sein eigener Wohnort keine Befriedigung gewährt. Der *Ursachenkomplex des Fremdenverkehrs gliedert sich daher in die Komponente des menschlichen Bedürfnisses und in die Komponente des landschaftlichen Gegensatzes*; letztere ist die geographische Komponente, die uns vor allem angeht. Landschaftlicher Gegensatz im weitesten Sinne des Wortes ist Hintergrund jedes Fremdenverkehrs, des ständigen, des periodischen oder auch des episodischen, der an einem Orte nur vorübergehend durch eine Tagung, einen Kongreß, eine Wanderausstellung oder ähnliches hervorgerufen wird. Die Gegensätzlichkeit kann durch naturgeographische,

1) In beiden Kartogrammen sind mit Rücksicht auf die statistischen Unterlagen die alten Verwaltungsgrenzen zwischen dem Altreich und den früher zur Tschecho-Slovakei gehörenden Gebieten beibehalten.

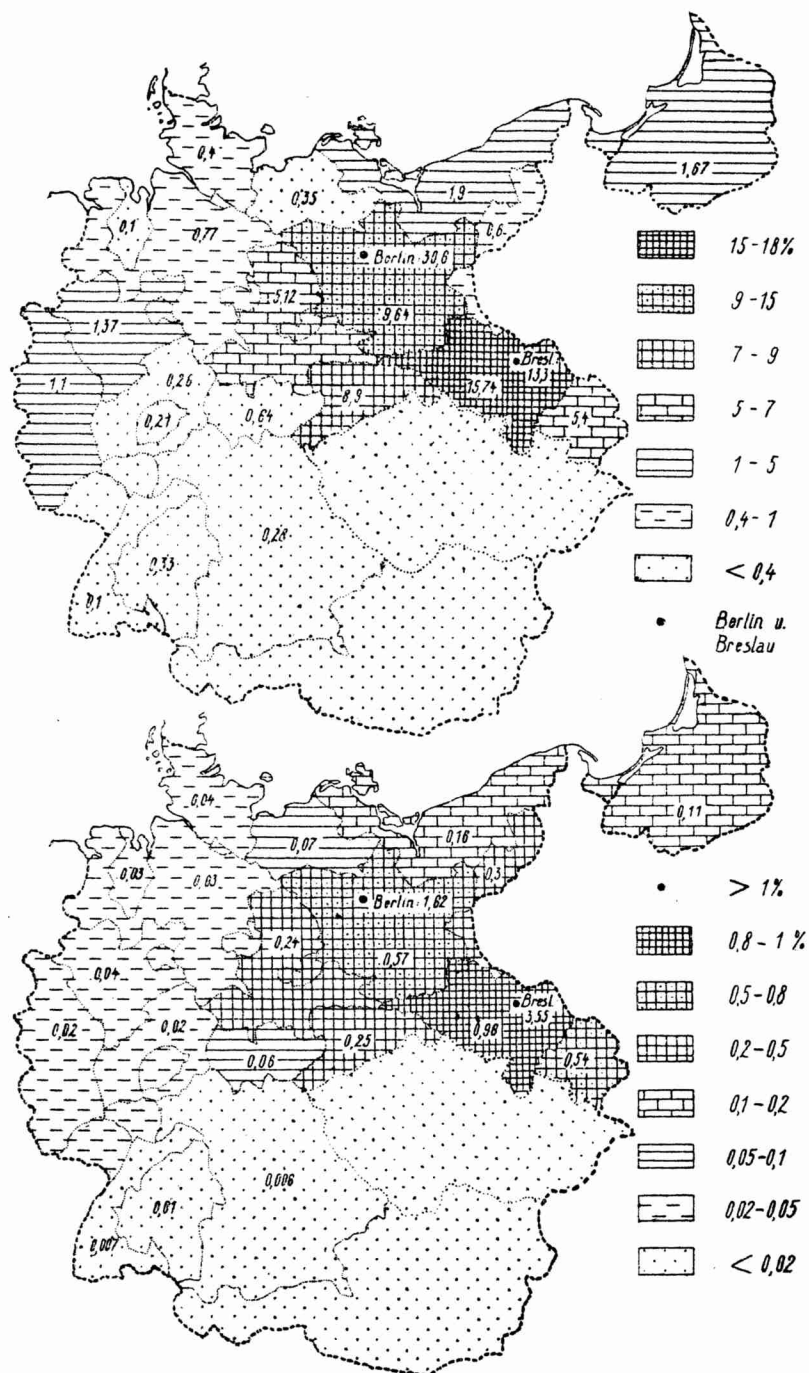


Fig. 6. Obere Figur: Anteil der Bevölkerung der Länder und Provinzen am Fremdenverkehr in % der gesamten Übernachtungsfremden in Agnetendorf, Arnsdorf, Seidorf, Schreiberhau, Krummhübel und Brückenberg 1935/36. Untere Figur: Beteiligung am Fremdenverkehr in Agnetendorf, Arnsdorf, Seidorf, Schreiberhau, Krummhübel und Brückenberg 1935/36 in % der Bevölkerung der Länder und Provinzen.

kulturgeographische oder kulturelle Faktoren gegeben sein. In unserem Falle stehen die naturgeographischen Gegensätze im Vordergrund: das tiefe norddeutsche Flachland auf der einen Seite und das ins Große, vom Laien her gesehen sogar ins Hochgebirgsartige gesteigerte Riesengebirge mit seinen Wäldern, seinem Heil- und Wintersportklima und seinen Thermen auf der anderen Seite.

Daß Ostdeutschland allein mehr als 80 % aller Riesengebirgsbesucher entsendet (Tab. XI), somit der wichtigste Teil des Fremdeinzugsgebietes ist, entspricht in erster Linie der *Lage* des Riesengebirges als einem nordöstlichen Eckpfeiler der mitteldeutschen Gebirgsschwelle, der nach Norden und Osten weit ins Land schaut, aus beiden Richtungen von fernher zu sehen ist und zum natürlichen Sammelpunkt vieler Gebirgsreisenden dieser Gebiete wird. Zugleich ist aber auch für das sich nirgends über 200 m Höhe erhebende Tief- und Flachland des deutschen Ostens das Riesengebirge mit mehr als 1500 m Höhe die markanteste und gegensatzstärkste Nachbarlandschaft.

Obgleich nun aber dieser Landschaftsgegensatz in prinzipiell gleicher Stärke für den ganzen ostdeutschen Tieflandsraum besteht, erfolgt ein starkes Abnehmen des Riesengebirgsinteresses von Schlesien über Brandenburg nach Pommern und Ostpreußen (Fig. 6). Die Kraft selbst des stärksten Landschaftsgegensatzes, Fremdenverkehrsspannungen zu erzeugen, nimmt also mit der Entfernung vom Fremdenverkehrsgebiet ab. Die Entfernung ist somit ein weiterer Faktor, der Einfluß auf die Wertigkeit der einzelnen Teile des Einzugsgebietes nimmt. Doch ist es im Rahmen des modernen Verkehrs vielleicht weniger die Entfernung schlechthin, sondern mehr noch die Reisedauer, die eine einflußreiche Rolle spielt. Beim Durcharbeiten der Schreiberhauer Kurliste habe ich den Eindruck gewonnen, daß die weitaus meisten Riesengebirgsbesucher aus Orten bis zu vier Eisenbahnreisestunden Entfernung kommen, aus Schlesien, Brandenburg und dem östlichen Sachsen einschließlich Dresden. Relativ groß ist auch noch das Riesengebirgsinteresse bis zur Entfernung von 6—7 Eisenbahnreisestunden. Das Gebiet, das diese Zeitlinie umgrenzt, ist gewissermaßen der Kern des Einzugsgebietes, insofern jenseits dieser Zeitlinie das Riesengebirgsinteresse sehr plötzlich absinkt. Außer Schlesien und Brandenburg gehören auch noch Mitteldeutschland und die südlichen Teile Pommerns zu diesem Kerngebiet.

Das Moment der Reisedauer schließt in sich die Faktoren der Verkehrslage des Riesengebirges und der Verkehrsstruktur im Einzugsgebiet. Beide Faktoren sind — vom Riesengebirge aus beurteilt —

nur in nordsüdlicher Richtung günstig, in Bezug auf Schlesien, Brandenburg und Pommern, relativ günstig auch noch in Bezug auf Mitteldeutschland durch die Verbindung Dresden—Görlitz—Hirschberg. In östlicher Richtung sind die Verkehrsbeziehungen des Riesengebirges dagegen sehr benachteiligt durch die nahe polnische Grenze. Sie hat große Teile wie Westpreußen, Posen und Oberschlesien überhaupt aus dem Einzugsgebiet des Riesengebirges herausgeschnitten und Danzig und Ostpreußen in eine größere Reisedauer vom Riesengebirge versetzt. Wie nach dieser Seite hin die polnische Grenze, wirkte sich nach der anderen Seite der tschechoslowakische Staat ungünstig aus. Für den Westen und Süden des Deutschen Reiches lag das Riesengebirge verkehrsgeographisch gewissermaßen im Schatten dieses Staates, der den Schienenverkehr wie auch den Straßenverkehr zum Riesengebirge zu großen Umwegen und damit zur Verlängerung der Reisedauer zwang. Das bisher geringe Riesengebirgsinteresse dieser Gebiete wird dadurch allein schon zum Teil verständlich. Neue Westostverbindungen durch das Sudetenland sowie durch Böhmen und Mähren werden eine Wandlung zum Bessern mit sich bringen. Allgemein dürfen wir nach diesen Betrachtungen feststellen, daß die zeitlich-räumlich näheren Gebiete dem Riesengebirge das größte Interesse und auch die größte Besucherzahl spenden.

Stellten wir vorhin fest, daß der Landschaftsgegensatz seitens des Riesengebirges am stärksten gegenüber dem norddeutschen Tieflande ist, so ist nunmehr noch zu ergänzen, daß er sich nach Westen hin gegenüber den mit Mittelgebirge ausgestatteten Räumen Mittel-, West- und Süddeutschlands schnell mildert oder ganz aufgehoben wird. Hier treten Gebirgstteile auf, die wie der Harz, der Thüringer Wald, die Rhön, das Erzgebirge, der Schwarzwald und viele andere durch Höhen, Relief und Klima ähnliche Erholungs- und Sportmöglichkeiten bieten, ja als ähnlich ~~strukturierte~~ ^{strukturierte} Fremdenverkehrsgebiete gegenüber dem Riesengebirge wie auch unter sich den Charakter von *Konkurrenzlandschaften* annehmen, die sich gegenseitig das Fremdeneinzugsgebiet streitig machen. In dieser Tatsache liegt wohl der Hauptgrund für den sehr mäßigen Besuch des Riesengebirges aus dem Westen und Süden des Reiches. Auch der geringe Besuch des Riesengebirges aus den nordwestlichen Tieflandsprovinzen hat ähnliche Ursachen, indem sich hier vor allem der Harz zwischen sie und das Riesengebirge einschaltet, nach der einen Seite als Gegensatzlandschaft, nach der anderen als Konkurrenzlandschaft. Er fängt den größten Teil der Gebirgsreisenden aus

Hannover, Oldenburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg ab und läßt dem Riesengebirge aus diesem Gebiet nur noch wenig übrig. Auch in der Provinz Sachsen und im westlichen Teil von Brandenburg einschließlich Berlin macht er sich gegenüber dem Riesengebirge als Konkurrenzlandschaft geltend und im gewissen Maße selbst auch noch in Ostpreußen, für dessen Bewohner der Harz über Berlin hinaus ebenso im Blickfelde liegt wie das Riesengebirge.

Manche der aus der Fig. 6 sprechenden Wertunterschiede zwischen den einzelnen Teilen des Fremdeneinzugsgebietes werden erst aus der *Verteilung und Struktur der Bevölkerung* klar. Daß Berlin trotz doppelt so großer Entfernung mehr als doppelt so viel Besucher ins Riesengebirge entsendet als Breslau, wird man auf die viel größere Einwohnerzahl der Reichshauptstadt zurückzuführen haben. Ähnliches kann geltend gemacht werden für den vergleichsweise starken Besuch des Riesengebirges aus den Provinzen Rheinland und Westfalen gegenüber den näher gelegenen Thüringen, Hessen-Nassau und Hannover. Aber die absolute Bevölkerungsmenge eines Teiles des Einzugsgebietes ist für dessen Wert nicht allein entscheidend, sondern vielmehr noch das *Verhältnis von städtischer und ländlicher Bevölkerung*. Eine Stichprobe für 10 000 Fremde in Schreiberhau für das Jahr 1936 ergab, daß von ihnen 60% aus Großstädten kamen, 18% aus Mittelstädten, rund 15% aus Klein- und Landstädten und 7—8% aus Siedlungen unter 2000 Einwohnern. Danach überwiegt das städtische und insbesondere großstädtische Bevölkerungselement im Fremdenverkehr bei weitem, und zwar in einem stärkeren Maße als es seinem Anteil an der Gesamtbevölkerung des Reiches entspricht¹⁾. Nicht nur im Durchschnitt aus dem gesamten Einzugsgebiet, sondern auch in jedem Teilgebiet ist die städtische und zumal großstädtische Bevölkerung Hauptträgerin der Fremdenverkehrsspannungen (Tab. XII). Je reicher daher ein Gebiet an städtischer Bevölkerung ist, desto stärker fallen seine Fremdenverkehrsbeziehungen zum Riesengebirge aus, und dies selbst auch bei großen Entfernungen, wie die Provinzen Rheinland und Westfalen im Vergleich zu den dem Riesengebirge näher gelegenen Gebieten Hannover, Hessen-Nassau, Hessen und Thüringen zusammengenommen zeigen. Die Nähe des an städtischer und auch großstädtischer Bevölkerung reichen Sachsens und ebenso die Nähe

1) 1936 betrug die Bevölkerung des Deutschen Reiches (ohne Ostmark und Sudetenland) 67 Mill.; davon wohnten mehr als 30% in Großstädten, rund 13% in Mittelstädten, über 24% in Land- und Kleinstädten und rund 33% in ländlichen Siedlungen.

von Berlin muß als für den Riesengebirgsverkehr besonders günstig bezeichnet werden.

Wie früher in anderem Zusammenhang schon einmal gewisser wirtschaftlicher Momente wie Vermögens- und Einkommenslage der Bevölkerung gedacht werden mußte (S. 48), so müssen die gleichen Momente auch für die Wertigkeit des Fremdeneinzugsgebietes berücksichtigt werden. Wenngleich wir keine offenkundigen Beziehungen beispielsweise zwischen der Verteilung der Spareinlagen und der Zahl der Riesengebirgsbesucher aus den einzelnen Reichsgebieten feststellen können, so dürfte aber dennoch die Höhe der Spareinlagen im Einzugsgebiet nicht ohne Einfluß auf den Umfang

Tabelle XII.

Verhältnis von ländlicher und städtischer Bevölkerung¹⁾ und ländlichen und städtischen Riesengebirgsbesuchern in Teilen des Fremdeneinzugsgebietes des Riesengebirges.

Provinzen und Länder	Gesamtbevölkerung in 1000	Bevölkerung in %			Gesamtzahl	Riesengebirgsbesucher nach Auszählung von 10 000 Besuchern Schreiberhaus in %		
		in Orten unter 2000 Einw.	in Orten über 2000 Einw.	in Orten über 100 000 Einw.		aus Orten unter 2000 Einw.	aus Orten über 2000 Einw.	aus Orten über 100 000 Einw.
Niederschlesien	3203	44.5	55.5	19.5	2702	10.8	89.2	47.6
Oberschlesien	1482	43.1	56.9	23.1	420	10.5	89.5	42.4
Brandenburg	2725	45.1	54.9	—	921	13.6	86.4	—
Berlin	4242	—	100	100	3400	—	—	100
Pommern	1920	49.0	51.0	14.1	280	11.8	88.2	45.4
Ostpreußen	2333	57.0	43.0	13.5	188	9.6	90.4	36.2
Sachsen	5196	21.8	78.2	35.0	641	4.0	96.0	66.3
Prov. Sachsen	3400	38.1	61.9	19.4	159	7.6	92.4	52.2
Thüringen	1659	42.9	57.1	—	67	8.9	91.1	—
Mecklenburg	805	46.7	53.3	—	53	9.4	90.6	—
Schleswig-Holstein	1589	31.7	68.3	29.0	57	8.7	91.3	68.4
Hannover	3367	48.7	51.3	16.5	44	6.3	93.7	34.0
Westfalen	5039	15.2	84.8	31.3	26	0.0	100.0	50.0
Hessen-Nassau	2584	43.5	56.5	34.4	62	30.6	69.4	43.6
Rheinprovinz	7631	15.9	84.1	49.5	67	0.0	100.0	74.6
Württemberg	2696	42.7	57.3	15.4	54	0.0	100.0	90.6
Baden	2412	35.8	64.2	17.8	30	0.0	100.0	16.6

1) Nach dem Statistischen Jahrbuch für d. Dtsche. Reich 1935. (Stand 1933).

des Fremdenverkehrs sein. Von den Ende 1935 im gesamten Reichsgebiet damaliger Größe vorhandenen Spareinlagen von 13,8 Mrd. RM waren allein im engeren Einzugsgebiet des Riesengebirges rund 5 Mrd. RM gelagert; dazu war der Reichsdurchschnitt an Spareinlagen je Kopf der Bevölkerung von rund 205 RM in den Provinzen und Ländern Sachsen, Provinz Sachsen und Brandenburg mit 242, 220 und 238 RM je Kopf weit überschritten. Freilich blieben auch einige Teile des engeren Einzugsgebietes wie Berlin und Niederschlesien unter dem Reichsdurchschnitt. Trotzdem darf man die Verhältnisse im engeren Einzugsgebiet auch nach dieser finanziellen Seite hin als relativ günstig bezeichnen, zumal gerade in seinen bevölkerungsreichsten Teilgebieten der Reichsdurchschnitt der Spareinlagen überschritten ist.

Hiermit sind wohl die wichtigsten Faktoren besprochen, die Einfluß auf die Intensität der Fremdenverkehrsspannungen haben; andere wie etwa die Unterschiedlichkeit der Reiselust und Beweglichkeit der Bevölkerung oder auch die Wirkung von Werbung und Propaganda in den verschiedenen Gebieten sind sehr viel schwerer erfaßbar, dürften an Bedeutung aber den bisher behandelten wesentlich nachstehen.

Es ist möglich, daß im einen oder anderen Falle ein einziger Faktor allein beherrschend wird, im allgemeinen aber hängt die Intensität der Fremdenverkehrsspannungen vom Kräftespiel aller Faktoren ab. Dies Kräftespiel kann ein Zusammenspiel oder auch ein Widerspiel der Faktoren sein, je nachdem ob diese — vom Riesengebirge her betrachtet — mit positiven oder negativen Vorzeichen zu versehen sind.

Im *engeren* Einzugsgebiet treten die Faktoren zu einem im großen und ganzen noch als günstig geltenden Kräftespiel zusammen, das dieses Gebiet eng mit dem Riesengebirge verklammert. Der landschaftliche Gegensatz ist stark ausgeprägt, allerdings im Ostteil stärker als im Westteil. Die Lage- und Verkehrsbeziehungen sind gut, wenn auch ebenfalls nach Westen hin an Gunst verlierend. Im Westen allein macht sich der Einfluß von Konkurrenzlandschaften zum Riesengebirge bemerkbar. Dieses nach Westen hin erfolgende Abklingen der Faktorengunst im engeren Einzugsbereich wird zum Teil wieder wettgemacht durch die gerade in seinen Westteilen stärkere Häufung der städtischen und großstädtischen Bevölkerung und ein bedeutendes Mehr der Spareinlagen je Kopf der Bevölkerung (Sachsen, Brandenburg, Provinz Sachsen). Auch im ganzen engeren Einzugsbereich können die Bevölkerungs- und Vermögens-

verhältnisse als günstig bezeichnet werden. Ein besonderer Vorteil ist die Zugehörigkeit Berlins zum engeren Einzugsbereich.

Um dieses für das Riesengebirge besonders hochwertige Kerngebiet legt sich in Halbkreisform der restliche, größere Teil des Einzugsgebietes (vgl. Fig. 6). In ihm nehmen die Fremdenverkehrsbeziehungen zum Riesengebirge von Ost nach West und im Westen von Nord nach Süd im großen und ganzen ab. In den gleichen Richtungen nimmt auch der Landschaftsgegensatz ab und steigt der Einfluß von Konkurrenzlandschaften. In bezug auf Pommern und Ostpreußen ist der Landschaftsgegensatz noch sehr stark, aber Entfernung und vorherrschend ländliche Siedlungsstruktur schwächen bereits merklich die Intensität der Beziehungen zum Riesengebirge. Dasselbe gilt auch für Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg und Braunschweig, wo sich außerdem noch der die Beziehungen zum Riesengebirge schwächende Einfluß anderer Konkurrenzlandschaften geltend macht. Die Beziehungen der Westprovinzen des Reiches zum Riesengebirge werden ebenfalls von negativen Momenten beherrscht: schlechte Lage- und Verkehrsbeziehungen, geringer Landschaftsgegensatz, stärkerer Einfluß von Konkurrenzlandschaften, aber nunmehr von wenigstens etwas ausgleichender Wirkung große Mengen städtischer und großstädtischer Bevölkerung (Westfalen, Rheinprovinz).

Während in diesen Gebieten das Spiel positiver und negativer Momente die Beziehungen zum Riesengebirge gestalten, wird in ganz Süddeutschland das Zusammenspiel von nur negativen Momenten maßgebend. Süddeutschland ist im gesamten inländischen Fremdeinzugsgebiet des Riesengebirges das extremste Gegenstück zum östlichen engeren Einzugsgebiet. Vergleichsweise schlechteste Lage- und Verkehrsbeziehungen, die einst noch schlechter waren durch die Zwischenschaltung eines fremden Staates, verbinden sich mit geringstem Landschaftsgegensatz und stärkstem Einfluß gleich- und mehrwertiger Konkurrenzlandschaften. Bei diesen Verhältnissen ist auch die Bevölkerungsstruktur für den Riesengebirgsverkehr nicht die günstigste. Aus allem ist der verschwindend kleine Anteil Süddeutschlands am Fremdenverkehr des Riesengebirges begreiflich.

c) Unterschiedlichkeit der Fremdeinzugsgebiete der einzelnen Riesengebirgsorte und Unterschiedlichkeit im Sommer- und Winterhalbjahr. Bisher haben wir das Fremdeinzugsgebiet des gesamten schlesischen Riesengebirgsgebietes und zwar im Jahresdurchschnitt im Auge gehabt. Man kann nun aber weiterhin in Erwartung von Unterschieden die Frage nach

den Einzugsgebieten der einzelnen Fremdenverkehrsorte stellen. Ich habe daher die Einzugsgebiete der Bergfußorte Arnsdorf, Seisdorf und Agnetendorf und der Höhenorte Schreiberhau, Brückenberg und Krummhübel je für sich nach Art der Karte (Fig. 6) dargestellt. Das Ergebnis ihres Vergleiches ist, daß alle Einzugsgebiete den gleichen Umfang besitzen, daß aber die randlichen, entfernteren Teile des Einzugsgebietes, die Länder und Provinzen im Süden, Westen und Nordwesten des Reiches einschließlich Hannover, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und auch Ostpreußen, die an sich schon wenige Besucher ins Riesengebirge entsenden, eine noch viel geringere fremdenverkehrsgeographische Bedeutung für die tieferen Orte haben als für die Höhenorte. In dieser Tatsache scheint sich nochmals sehr deutlich das Moment des Landschaftsgegensatzes auszudrücken, der seitens des Einzugsgebietes zu den höheren Gebirgstteilen größer ist als zu den tieferen Gebirgslagen. Dabei darf auch das psychologische Moment nicht übersehen werden, daß Fremde, von weither und vielleicht nur einmalig ins Riesengebirge kommend, das Bestreben haben, möglichst in seinen höheren Teilen Aufenthalt zu nehmen. Andere Unterschiede haben die Kärtchen nicht ergeben, so daß von ihrer Wiedergabe abgesehen werden konnte; sie unterscheiden sich nicht grundsätzlich von den Abbildungen Fig. 6. Ein wesentlich anderes Bild hätte vielleicht am ehesten das Einzugsgebiet von Warmbrunn abgegeben, auf das vor allem das Vorkommen und die Verteilung ähnlicher Thermalbäder mit gleichen Heilerfolgen Einfluß haben dürfte. Leider war mir die Darstellung des Einzugsgebietes von Warmbrunn mangels ausreichender statistischer Grundlagen nicht möglich.

Eine letzte sich aufdrängende Frage ist die nach der *Unterschiedlichkeit* des *Einzugsgebietes im Sommer und Winter*. Der Umfang des Fremdenverkehrs im Riesengebirge ist im Winter geringer als im Sommer. Aber dies hat, wie ein Vergleich mit Sommer- und Winterkarten der Fremdeneinzugsgebiete zeigte, keinen Einfluß auf den Umfang des Fremdenherkunftsbereiches, wohl aber auf die Wertigkeit seiner Einzelteile. Die Zahl der Riesengebirgsbesucher nimmt im Winter in allen Teilen des Fremdeneinzugsgebietes ab, jedoch ungleich, so daß eine Veränderung des Prozentanteiles der einzelnen Gebietsteile am Riesengebirgsverkehr eintritt, die auffallenderweise mehr die Gebietsteile des engeren Einzugsgebietes betrifft. Berlins Anteil am Sommerverkehr in Schreiberhau und Brückenberg zusammen genommen beträgt z. B. 26,4%, am Winterverkehr 38,8%, während der An-

teil Breslaus mit 13,5% gleich bleibt, der Anteil Schlesiens von 18,4% auf 14,9% fällt, der Anteil Sachsens sogar von 11% auf 6,3% und der Anteil der Provinz Sachsen von 5% auf 3,8% (1936/37). Auch in den Einzugsgebieten der tieferen Fremdenverkehrsorte im Riesengebirge vollziehen sich im Winter die Veränderungen in gleicher Richtung, bei allerdings noch stärkerem Anwachsen des Berliner Anteils, in Agnetendorf z. B. von 44,8% auf 76,2%. Aus dem starken winterlichen Anwachsen des Berliner Anteiles und auch aus der Unveränderlichkeit der Breslauer Anteile im Sommer und Winter gegenüber dem winterlichen Sinken des Anteiles anderer Gebiete darf geschlossen werden, daß der Winterfremdenverkehr einseitigen mehr noch als der Sommerverkehr von Großstädtern getragen wird. Das Absinken des Besucheranteiles des an großstädtischer Bevölkerung so reichen Sachsen scheint dem zu widersprechen, hat aber wohl seinen Grund in dem Einfluß winterlich besonders starker Konkurrenzlandschaften (Erzgebirge, Alpen).

Von diesen wenigen Veränderungen abgesehen, sind die Unterschiede zwischen dem Sommer- und Wintereinzugsgebiet nicht so groß und so grundsätzlich, als daß sie eine noch ausführlichere Darstellung erforderten.

Schluß und Ausblick. Unsere Betrachtung nahm ihren Ausgang von der Abhängigkeit des Fremdenverkehrsgebietes von einem ihm zugeordneten Fremdeneinzugsgebiet. Als Aufgabe stellte sich die Aufhellung jener Faktoren und Kräfte, die die Fremdenverkehrsspannungen zwischen beiden Gebieten entscheidend beeinflussen. Als besonders wesentlich erwiesen sich zusammenfassend folgende Faktoren, die zum Teil auch schon in anderem Zusammenhange als einflußreich auf den Gesamtumfang des Fremdenverkehrs erkannt wurden (S. 48): 1. der *Landschaftsgegensatz* zwischen Fremdenverkehrsgebiet und Einzugsgebiet, 2. die *Lagebeziehung*, 3. *Entfernung und Reisedauer*, 4. *Bevölkerungsmenge im Einzugsgebiet und ihre Verteilung* auf städtische und ländliche Siedlungen, 5. *Vermögens- und Einkommenslage*, 6. die hier nicht erfaßbaren Unterschiede in der *Reiselust* der Bevölkerung, 7. Einfluß der *politischen Grenzen* (Staatsgrenzen).

Angesichts des Umstandes, daß für jedes Fremdenverkehrsgebiet ein ihm zugehöriges Fremdeneinzugsgebiet angenommen werden muß, kann erwartet werden, daß die obigen Faktoren auch in jedem anderen Falle die Fremdenverkehrsspannungen mitbestimmen. Sie erhalten dadurch über unser Untersuchungsgebiet hinaus all-

gemeine Bedeutung, wenn auch ihr Kräftespiel ein von Fall zu Fall anderes Aussehen haben mag. Die letzten Erkenntnisse werden jedoch erst möglich sein, wenn auch die Beziehungen anderer Fremdenverkehrsgebiete des Deutschen Reiches zu ihren Einzugsgebieten in ähnlicher Weise untersucht werden, wenn vor allem durch Vergleichsmöglichkeit ersichtlich wird, wie sich die fremdenverkehrsgeographischen Großräume (Fremdenverkehrsgebiet und Fremdeneinzugsgebiet) in ihren Einzugsgebieten gegenseitig überlagern und beeinflussen. Erst dann wird auch volle Klarheit zu schaffen sein, welche Mindestvoraussetzungen außerhalb eines Fremdenverkehrsgebietes neben dessen lokalen Fremdenverkehrsmöglichkeiten erfüllt sein müssen, um einen einigermaßen umfangreichen Fremdenverkehr in einem Gebiete überhaupt zu gewährleisten. Es muß daher sowohl vom wissenschaftlichen wie vom praktischen Standpunkt aus als besonders wünschenswert betont werden, daß auch die Fremdeneinzugsgebiete bevorzugte Beachtung finden. Ohne weitere Vorarbeit in der angedeuteten Richtung wird es z. B. noch nicht möglich sein, eine wirklich befriedigende Karte der Fremdenverkehrsräume des Deutschen Reiches zu entwerfen.

II. Teil: Der Fremdenverkehr als Landschaftsgestalter.

Für den ersten Teil unserer Arbeit hatten wir die Fremdenverkehrslandschaft als besondere physiognomische Erscheinung, als Sondertyp der Kulturlandschaft zum Ausgang genommen. Kurz umrissen, war er zum Sprungbrett gewählt worden für die Erörterung des Fremdenverkehrs, seiner Grundlagen und seiner landschaftlichen Bindungen. Dieser zweite Teil stellt uns vor die Aufgabe, diesen Sondertyp der Kulturlandschaft als eine Auswirkung des Fremdenverkehrs genauer darzustellen. Doch sei dabei nicht so sehr darauf abgezielt, die Kulturlandschaft in ihren Einheiten zu erklären als vielmehr an geeigneten Beispielen die Tiefe der Einflüsse des Fremdenverkehrs als Landschaftsgestalter aufzuzeigen. Ich wähle dafür den Weg systematischer Betrachtung, damit um so besser die Dynamik des Fremdenverkehrs für die einzelnen Komponenten des Landschaftsbildes heraustritt, positive und negative Auswirkungen leichter sichtbar werden.

A. Wirtschaftsgeographische Auswirkungen des Fremdenverkehrs.

1. Der Aufbau einer Fremdenverkehrswirtschaft.

Notwendigerweise war mit der Entwicklung des Fremdenverkehrs der Aufbau einer sehr umfangreichen Fremdenverkehrswirtschaft verbunden, insofern die lokalen Wirtschafts- und Gewerbezweige sich der starken Entwicklung des Fremdenverkehrs anpassen hatten. Ganz allgemein war es so, daß der Fremdenverkehr in allen Orten vor einer eigentlichen Fremdenverkehrswirtschaft Einzug hielt, Ansprüche und Forderungen mitbrachte, die zwangsläufig neue Gewerbe schufen, alte vorhandene umformten und sich dienstbar machten und so zu einem ganz bestimmt struierter Wirtschaftskörper führten. Darum ist auch der Fremdenverkehr der primäre Standortsfaktor aller Fremdenverkehrswirtschaft gewesen. Das klingt trivial, ist aber eine der Grundtatsachen der Entwicklung.

Als zur Fremdenverkehrswirtschaft oder Fremdenindustrie gehörig müssen alle Wirtschaftszweige, Gewerbe usw. betrachtet werden, die durch den Fremdenverkehr Beschäftigung erfahren und ganz oder vorwiegend aus ihm den Unterhalt gewinnen. Damit ist der Begriff der Fremdenverkehrswirtschaft soweit gefaßt, daß er auch solche Gewerbe umschließt, die gar nicht für ihn allein charakteristisch sind, vielfach auch aus anderen Ursachen hervorgingen, aber den Fremdenverkehr heute als lokale Existenzgrundlage haben. Viele Geschäfte und Gewerbe, die z. B. in den Städten nicht auf dem Fremdenverkehr beruhen, aber in den Fremdenverkehrsorten ohne ihn kein Auskommen hätten, müssen der Fremdenverkehrswirtschaft einbezogen werden. Aus dem Riesenkomplex Fremdenverkehrswirtschaft wollen wir im folgenden nur die wichtigsten Erscheinungen betrachten.

a) Struktur des Geschäfts- und Berufslebens. Als erstes fällt uns bei einem Blick in die Wirtschaft der Fremdenverkehrsorte die schon früher betonte (S. 9) nahezu städtische Differenziertheit des Berufs- und Geschäftslebens auf. In anderen ländlichen Siedlungen gleicher Größenordnung, selbst auch in den Industriedörfern, suchen wir vergeblich nach Spezialgeschäften etwa für Schmucksachen, Blumen, Photoartikel, Tabakwaren, Tageszeitungen, Andenkenartikel und vieles andere, in unseren Fremdenverkehrsorten finden sie sich dagegen in großer Zahl von geradezu städtischer Aufmachung und Vollkommenheit. Hinzutritt als besonders charakteristisch die Häufung von Verkehrsanstalten und Verkehrsunternehmen wie Pferdedroschken- und Kraftwagenunternehmen, Verkehrsbüros und Auskunftsteien, vor allem aber die überaus starke Häufung der Beherbergungs- und Gaststätten, die den wichtigsten Teil der lokalen Fremdenverkehrswirtschaft abgeben.

Hinsichtlich der beruflichen Struktur ist besonders hervorzuheben die zahlenmäßig starke Vertretung von Angehörigen des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes und der Verkehrsberufe, ebenso auch die vergleichsweise große Zahl von Ärzten, Dentisten, Masseuren usw., ferner das Vorhandensein von Tennislehrern, Schil Lehrern, Schwimmlehrern u. ä. Es kann hier nicht auf Einzelheiten eingegangen werden, doch sei ein ungefährer Eindruck vermittelt. So stellen wir beispielsweise fest, daß in Schreiberhau (7300 Einw.) rund 250 Personen ständig und noch dazu rund 300 Personen während der Saison oder in Brückenberg ebenfalls gegen 500 Personen im Hotel- und Gaststättengewerbe beschäftigt werden, oder daß in Schreiberhau allein durch den Wintersport

25 Schullehrer und über 50 Personen zur Unterhaltung der Schlitten- und Schibahnen und viele Hörnerschlittenführer Beschäftigung finden. Einen weitergehenden Einblick vermittelt beispielsweise folgende Aufzählung für Warmbrunn (5400 Einw.): 10 Fleischereien, 14 Bäckereien, 30 Lebensmittel-, Feinkost- und Vorkostgeschäfte, 12 Gemüse- und Obsthandlungen, 7 Papierwarengeschäfte, 5 Konfitürengeschäfte, 13 Friseurgewerbe, 4 Masseure, 15 Ärzte, Zahnärzte und Dentisten, 25 Schneidergewerbe, 10 Weiß-, Woll- und Textilwarengeschäfte, 23 Schuhmacher, 6 Schuhwarengeschäfte, 11 Kristallwarenhandlungen, 7 Gärtnereien, 2 Mineralwasserfabriken, 3 Reiseandenkenunternehmen, 4 Druckereien, 9 Baugeschäfte u. ä. m.

Das Moment des Fremdenverkehrsumfanges ist entscheidend für den lokalen Umfang dieser differenzierten Fremdenverkehrswirtschaft. Sie ist am größten in den Orten Schreiberhau, Bad Warmbrunn und Krummhübel und auch noch in Brückenberg und bindet hier einen sehr bedeutenden Teil der Arbeitskräfte. Eine einwandfreie ziffernmäßige Übersicht läßt sich dafür zwar nicht bringen, aber die Statistik¹⁾ von 1933 läßt die folgende Zusammenstellung als Beispiel zu, in der wir nahezu alle in den Spalten 2 und 3 und großenteils auch die in Spalte 4 aufgeführten Personen mit dem Fremdenverkehr unmittelbar in Beziehung bringen dürfen.

Tabelle XIII.
Gliederung der Erwerbstätigen 1933.

	1	2	3	4	5
	Hauptberuflich erwerbstätige Personen	davon in Handel, Verkehr u. häuslichen Diensten	davon in öffentlichen Diensten u. privaten Dienstleistungen	davon in Industrie und Handwerk	davon in Land- und Forstwirtschaft
Schreiberhau	2922	48 %	19 %	19 %	14 %
Warmbrunn	1861	37 %	22 %	33 %	8 %

Es wurde als wichtigster Teil der Fremdenverkehrswirtschaft das *Beherbergungs- und Bewirtungsgewerbe* angesprochen. Es nimmt den größten Raum ein, beschäftigt die meisten Personen und ist mehr als jedes andere Gewerbe mit dem Fremdenverkehr unmittelbar verbunden. Darum ist es angezeigt, gerade ihm eine ausführlichere Behandlung zu widmen.

1) Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 454, 7, Berlin 1936.

Wiederholt ist versucht worden, den Umfang und die wirtschaftliche Bedeutung des Beherbergungsgewerbes im Bereich des Riesen- und Isergebirges genauer zu umreißen. NAVE kam 1928 für 45 Gemeinden dieses Gesamtbereiches einschließlich der Vorlandsorte auf 1774 Betriebe und 16425 Fremdenbetten. Inzwischen haben sich diese Zahlen wieder geändert. Die Tab. XV, S. 105 gibt für die wichtigsten und durchweg im Hirschberger Kreise gelegenen Riesengebirgsorte einen Überblick über den Stand von 1934/35. Die darin aufgeführten Betriebs- und Bettenzahlen sind nach den Fremdenverkehrsprospekten errechnet worden. Sie stellen nur Minimalzahlen dar, da gewöhnlich nicht alle Vermieter bei den Verkehrsstellen gemeldet sind, infolgedessen auch nicht in den Wohnungsnachweisen erscheinen. In dieser Tabelle sind allein schon über 1170 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 15 500 Betten enthalten; und es darf nach sorgfältiger Schätzung für das ganze Riesengebirge schlesischerseits eine Zahl von rund 1500 Betrieben mit 20000 Betten angenommen werden, wohl gemerkt, ohne die Gaststätten, Frühstücksstuben usw., die keinen Beherbergungsbetrieb haben, auch ohne die Jugendherbergen.

Einen Einblick in die Struktur dieses Beherbergungsgewerbes können wir vielleicht am besten erlangen, wenn dafür ähnlich wie in der Landwirtschaft eine Gliederung in *Betriebsgrößenklassen* vorgenommen wird. Dies kann mit Hilfe der Zahl der Fremdenzimmer oder mit Hilfe der Zahl der Fremdenbetten geschehen. Beides hat seine besonderen Vorteile. Wird die Zimmerzahl zur Grundlage genommen, so kann sich damit eine räumliche Vorstellung von der Größe des Hauses verbinden, was bei der Bettenzahl nicht gleich gut möglich ist. Dagegen sagt die Bettenzahl mehr über das Fremdenfassungsvermögen des Betriebes aus und erlaubt auch eine ungefähre Vorstellung über den Umfang seiner Wirtschaft, in etwa auch — aber immer schon eher als die Zimmerzahl — über seine Verdienstmöglichkeit. Ich habe mich in der Tab. XIV für die Zahl der Betten als Gliederungsgrundlage entschieden, weil es in diesem Kapitel weniger auf das räumliche als auf das wirtschaftliche Moment ankommt.

Die in dieser Tabelle durchgeführte Aufstellung von 10 Betriebsgrößenklassen und ihre gegenseitige Abgrenzung konnte begreiflicherweise nicht ganz ohne Willkür erfolgen. Die ihnen übergeordnete Gliederung in die Klassen der Kleinst- oder *Zwergbetriebe*, der *Kleinbetriebe*, *Mittel-*, *Groß-* und *Riesenbetriebe* ist dagegen nicht allein nach dem Gesichtspunkt der Betriebsgröße,

sondern auch weitgehend mit nach der Betriebsart durchgeführt. Natürlich sind auch hier die Grenzen nicht ganz scharf, aber nach dem Häufigkeitsmoment bestimmter Merkmale ziehbar. Die Zwergbetriebe sind danach nur nebegewerblichen Charakters, gewöhnlich auch ohne Pension und ohne Personal. Die Kleinbetriebe sind ebenfalls noch größtenteils mit anderen Erwerbsquellen vereinigt, mit Landwirtschaft, Gaststättenbetrieb, Mittagstischen, Handwerksberufen usw.; viele sind ihrem Charakter nach Fremdenheime oder Pensionen mit etwas Hauspersonal. Bei den Mittelbetrieben, überwiegend Fremdenheime, Pensionen und sogenannte Häuser, besteht die Verbindung mit anderen Berufs- oder Erwerbsarten viel seltener, und wenn, dann spielen diese nur die Nebenrolle. Hotels, Hotelpensionen, aber auch größere Fremdenheime

Tabelle XIV.
Betriebsgrößenklassen im Beherbergungsgewerbe 1934/35.

	Zwergbetriebe I 1—3 Betten	Kleinbetriebe			Mittelbetriebe			Großbetriebe		Riesebetriebe X über 100 B.	Summe
		II 4—6 Bett.	III 7—8 Bett.	IV 9—12 Bett.	V 13—20 Bett.	VI 21—30 Bett.	VII 31—40 Bett.	VIII 41—50 Bett.	IX 51 bis 100 Bett.		
Die höheren Einzelbauden											
Zahl d. Betriebe	—	—	—	—	2	—	2	—	7	1	12
Zahl d. Betten	—	—	—	—	28	—	75	—	571	120	794
Schreiberhau											
Zahl d. Betriebe	11	49	22	66	58	10	4	3	10	2	235
Zahl d. Betten	28	240	165	672	971	266	149	130	677	535	3833
Brückenberg											
Zahl d. Betriebe	—	10	4	9	19	16	7	7	4	1	77
Zahl d. Betten	—	50	29	98	316	414	252	345	275	106	1885
Hermsdorf											
Zahl d. Betriebe	68	42	7	2	4	1	—	—	1	—	125
Zahl d. Betten	152	194	55	19	69	27	—	—	70	—	586
Seidorf											
Zahl d. Betriebe	20	31	7	16	7	4	2	1	1	—	89
Zahl d. Betten	46	156	52	170	122	96	74	50	51	—	817
Warmbrunn											
Zahl d. Betriebe	14	28	10	11	15	5	2	—	2	—	87
Zahl d. Betten	36	131	75	115	246	130	66	—	123	—	922

gehören hierher. Die Großbetriebe sind fast ausnahmslos Hotels; einige stellen Heime auf Vereins- oder gesellschaftlicher Grundlage dar. Heime, Stiftungen, Sanatorien u. ä., aber nur vereinzelt Hotels, bilden schließlich die Klasse der Riesenbetriebe.

Die Tab. XIV enthält nur einige Orte als charakteristische Beispiele. Von sehr einheitlicher Struktur ist das *Beherbergungsgewerbe in der höchsten Gebirgszone* oberhalb der geschlossenen Ortschaften. Hier sind die Großbetriebe tonangebend. Alle sind sie Einzelsiedlungen, weit über die Landschaft verstreut, gleich, ob sie aus alten Viehwirtschaftsbauden hervorgingen wie die Schlingelbaude, Hampelbaude, Kl. Teichbaude, Neue und Alte Schlesische Baude, oder ob sie von vornherein als ausschließliche Gastbauden gegründet wurden wie die Koppenbaude, Schlesierhaus, Prinz Heinrich-Baude, Reifträgerbaude u. a. Neben der Größe der Betriebe und ihrer Streulage ist auch ihre relativ kleine Zahl auffallend, letzteres umsomehr, als diese Zone des vorherrschenden Wander- und Wintersportverkehrs im Laufe des Jahres von mindestens ebenso vielen Fremden besucht wird wie die tiefer gelegene Sommerfrischenzone.

In unserer Tabelle stellen Schreiberhau und Brückenberg bezeichnende Vertreter für die Ortsreihe dar, die sich von Krummhübel über Brückenberg, Saalberg, Hain und Kiesewald bis Schreiberhau hinzieht. Die große Zahl von Betrieben ist der eine Zug dieser Zone; die besonders große Betriebs- und Bettenzahl in Schreiberhau braucht uns hier als Sonderfall nicht mehr zu beschäftigen, nachdem wir früher schon die Umstände kennen lernten, die Schreiberhau den alljährlich stärksten Fremdenstrom zuleiten (S. 35 u. 39f.). Wichtiger ist die allgemeine Verteilung der Betriebe und Betten auf die Betriebsgrößenklassen. Schon der erste Blick zeigt die überragende Stellung der Kleinbetriebe und der untersten Mittelbetriebsklasse, sowohl was die Betriebszahl als auch die Bettenzahl angeht. Dagegen ist die Zahl der Zwergbetriebe sehr gering. Auf sie entfallen nur 4% der Betriebe und 1% der Betten, auf die Kleinbetriebe dagegen 58% der Betriebe und 28% der Betten, auf die Mittelbetriebe 31% bzw. 36%, davon je 25% der Betriebe und Betten allein auf die unterste Mittelbetriebsklasse. Zu den Groß- und Riesenbetrieben gehören nur knapp 6% aller Betriebe, aber 35% aller Betten. Das Schwergewicht liegt also auf der Summe der Zwergbetriebe, Kleinbetriebe und kleinsten Mittelbetriebe, die zusammen 88% aller Unternehmen ausmachen mit 54% der Betten. Das ist wesentlich: Fremdenheime, Pensionen und ähnliche Unter-

nehmen stehen im Vordergrund des Beherbergungsgewerbes, d. h. Betriebe mit anderem Nebenerwerb oder anderem Haupterwerb und dem Beherbergungsgewerbe als Nebenerwerb, so daß eine verhältnismäßig große Zahl von Haushaltungen am Beherbergungsgewerbe wesentlichen Anteil hat. In den meisten Orten, vor allem auch in Krummhübel, Hain, Agnetendorf und Kiesewald, wo 43—86 % aller Hausbesitzer am Beherbergungsgewerbe beteiligt sind, ist es ähnlich wie in Schreiberhau; ebenfalls in Brückenberg, wenn hier auch die Betonung mit 55 % der Betriebe und 53 % der Betten auf den Mittelbetrieben liegt. Aber auch in Brückenberg stehen 77 % aller Häuser im Beherbergungsgewerbe, und da die Betriebe infolge gänzlichen Fehlens der Zwergbetriebe und auch mäßiger Vertretung der Kleinbetriebe im Durchschnitt größer sind als in Schreiberhau, sind ihre Besitzer wirtschaftlich noch enger mit dem Fremdenverkehr verbunden.

Hermsdorf und Seidorf spiegeln in unserer Tabelle die *Verhältnisse der Bergfußorte* wieder. Mehr noch als in den höheren Gebirgsorten spielen hier die Zwergbetriebe und untersten Kleinbetriebe, d. h. die Zimmervermietung durch Private, die wichtigste Rolle. Ist in jenen Orten das Beherbergungsgewerbe in weitaus den meisten Fällen zumindest Haupterwerbsquelle, so in diesen Bergfußorten in vorwiegendem Maße nur mehr Nebenerwerbsquelle. In Hermsdorf entfallen 54 % der Betriebe mit 26 % der Betten allein auf die Zwergbetriebe, auf die Zwergbetriebe und untersten Kleinbetriebe zusammen 88 % mit 59 % der Betten. Schuhmacher, Sattler, Klempner, Bäcker, Kaufleute, Glasschneider, Industriearbeiter, Landwirte, auch Ärzte, Dentisten usw. sind durch Zwerg- und Kleinbetriebe nebenerwerblich am Beherbergungsgewerbe beteiligt. In den übrigen Bergfußorten ist es genau so. In Giersdorf gehören ebenfalls 60 % der Betriebe und über 50 % der Betten den beiden untersten Betriebsgrößenklassen an. Die Mittelbetriebe sind mit 5—13 % sehr schwach, die Großbetriebe ganz vereinzelt und die Riesenbetriebe gar nicht vertreten.

Ähnliches gilt für *Warmbrunn*. Die Großbetriebe treten zurück, das Schwergewicht liegt auf den Klein- und Mittelbetrieben, wobei die private Zimmervermietung ebenfalls einen ansehnlichen Umfang besitzt.

Schauen wir zurück, so ist folgendes aus den Zahlenübersichten festzuhalten: Den lokalen Umfang des Beherbergungsgewerbes veranschaulicht am besten die Zahl der Fremdenbetten; sie allein entspringt den jeweiligen Forderungen nach Unterkunftsmöglich-

keiten, ist also ausschließlich eine Funktion der Zahl der Fremdenübernachtungen und demzufolge in den Orten größten Übernachtungsverkehrs am größten. Dagegen unterliegt die Zahl und Größe der Betriebe neben dem Umfange des Übernachtungsverkehrs noch vielen anderen, zum Teil echt geographischen Momenten. Wir haben folgendes festgestellt: 1. in der höheren Gebirgszone, dem Gebiet vorherrschenden Wander- und Wintersportverkehrs, gibt es nur eine geringe Zahl von Betrieben in weiter Streulage, ihrem Wesen nach vornehmlich Großbetriebe; 2. in der höheren Ortsreihe von Krummhübel bis Schreiberhau finden wir den nach Zahl der Betriebe stärksten Umfang des Beherbergungsgewerbes mit einem Überwiegen der Klein- und Mittelbetriebe und einer noch relativ starken Vertretung der Groß- und Riesenbetriebe; 3. in den Bergfußorten und in Bad Warmbrunn Vorherrschen der Klein- und Mittelbetriebe, gänzliches Zurücktreten der Großbetriebe, völliges Fehlen der Riesenbetriebe.

Diese Unterschiede gilt es zu erklären. Sie sind in der Hauptsache durch die Verschiedenheit der Fremdenverkehrsarten und ihrer Grundlagen veranlaßt.

Die höchsten Gebirgsteile mit den vereinzelt gelegenen Gastbauten sind die Zone vorherrschenden Wander- und Wintersportverkehrs. Beide Verkehrsarten sind dadurch gekennzeichnet, daß der Fremde leicht den Ort wechselt und erst in weiteren Abständen Aufenthalt, dazu nur kurzen Aufenthalt nimmt. Dadurch wird die weite Streuung der Betriebe zweckmäßig, d. h. die geringe Zahl der Betriebe in der Flächeneinheit bedingt, weil jeder Betrieb infolge des kurzen Aufenthaltes des einzelnen Fremden im Rahmen des Wanderverkehrs wirtschaftlich auf die Abfertigung einer recht großen Zahl von Fremden angewiesen ist, um existieren zu können. Er ist hierauf umso mehr angewiesen, als für ihn die Transportkosten für Lebensmittel, Heizmaterial, überhaupt sämtliche Betriebsmaterialien besonders hoch sind, da in den höheren Gebirgsteilen nur Pferdewagentransport, oft sogar nur Trägertransport möglich ist¹⁾. Da nun ferner der Wanderverkehr und überwiegend auch der Wintersportverkehr sich mehr stoßweise entwickelt, betont am Wochenende und in den Ferien, so ist damit ein Zwang zur Großbetriebsform gegeben. Neben allen diesen Einflüssen ist die absolut geringe Zahl der Betriebe in den höheren Gebirgsteilen aber auch eine Auswirkung der Kleinräumigkeit der

1) Der Schneekoppenwirt, Herr POHL, gestattete mir Einblick in Rechnungsbelege; danach errechneten sich die Kosten z. B. für 1 Ztr. Kohle hinauf zur Schneekoppe:

Landschaft: Kammregion und höhere Hanglandschaften können in zwei bis drei Tagen durchwandert sein.

In der durch die Ortsreihe Krummhübel bis Schreiberhau verkörperten Gebirgszone mittlerer Höhe ist die wichtigste Fremdenverkehrsart der Sommerfrischenverkehr, dann folgt in jahreszeitlicher Veränderung der Winterverkehr und schließlich der Wanderverkehr. Der Sommerfrischenverkehr ist mit langer Aufenthaltsdauer des einzelnen Fremden verknüpft; der Sommerfrischler will diese Zeit in der Regel nicht in größeren Beherbergungsstätten, Hotels usw. verbringen, sondern zieht Betriebe intimeren Charakters wie Fremdenheime, Pensionen, Privatvermietungen usw., also durchweg kleinere Unternehmen vor. Vom Sommerfrischenverkehr her ergibt sich daher ein deutlicher Anlaß zur Klein- und Mittelbetriebsform. Für diese ist in den zur Rede stehenden Orten wirtschaftlich die Möglichkeit gegeben, schon bei relativ geringer Zimmer- und Bettenzahl ausschließlich Beherbergungsbetrieb ohne Nebenerwerb zu sein, da sie Sommer und Winter zu tun haben (vgl. Fig. 3, S. 19). Die außerdem vorhandenen Großbetriebe dürften in erster Linie auf dem Wanderverkehr und dem Wintersportverkehr, also auf den Fremdenverkehrsarten mit kurzer Aufenthaltsdauer beruhen (vgl. unten).

Noch stärker als in der Zone Krummhübel-Schreiberhau treten in den Bergfußorten, auch in den kleinen Sommerfrischen des Vorlandes und in Bad Warmbrunn die kleinsten Betriebsgrößenklassen, Betriebe mit anderem Haupt- oder Nebenerwerb, in den Vordergrund. Grundsätzlich gilt hier das soeben über den Sommerfrischenverkehr bezüglich der Bevorzugung der kleineren Betriebe Gesagte. Hinzu kommt noch, daß in diesen Orten der Winterverkehr ganz fehlt oder nur einen sehr geringen Umfang hat (Fig. 3, S. 19). Beides hat zur Folge, daß für größere Mittelbetriebe und Großbetriebe und in noch größerem Maße für Riesenbetriebe, also Betriebe ohne anderen Nebenerwerb, die Existenzgrundlagen zu gering sind. Derartige Betriebe können es sich in der Regel nicht leisten, über

Gespanntransport Krummhübel bis Schlesierhaus	RM 2.05
Trägertransport bis zur Schneekoppe	„ 1.15
Kost, Sozillasten für Träger	„ 0.85
	„ 4.05
Kohlenpreis	„ 1.58
	„ 5.63

Die Kosten des Wagentransportes werden dadurch so hoch, daß ein doppelspanniges Fuhrwerk in den höheren Gebirgstteilen nur 7—10 Ztr. Last fahren kann.

Monate leer zu stehen, wenn nicht wenigstens die Hauptsaison ein ständig volles Haus sichert¹⁾. Dagegen sind hier Kleinbetriebe, die andere Erwerbsquellen zur Ergänzung haben können, die ganz offenbar geeignetere Betriebsform.

Dieser Überblick zeigt also den außerordentlichen Einfluß der *Fremdenverkehrsarten* auf das lokale Gefüge des Beherbergungsgewerbes. *Das Wesen der Fremdenverkehrsarten und die hinter ihnen stehenden natürlichen Grundlagen geben wichtigste Standortfaktoren für die Betriebsgrößen oder Betriebsformen im Beherbergungsgewerbe ab.*

Neben dem Umfange des Fremdenverkehrs bestimmt auch das Größenklassengefüge des Beherbergungsgewerbes bildhaft den Raum, den dieses in den einzelnen Orten einnimmt. Würde es in den Fremdenverkehrsorten nur Groß- und Riesenbetriebe geben, so wäre der räumliche und bildhafte Anteil des Beherbergungsgewerbes am Ortsbilde weit kleiner und bildhaft wesentlich anders als bei der obwaltenden Vielzahl von Klein- und Mittelbetrieben. Welch riesigen Raum durch sie das Beherbergungsgewerbe in den einzelnen Orten erhält, bringt die dritte Spalte der Tabelle XV zum Ausdruck. Es sind dies zwar nur Zahlen, die aber doch schon eine gewisse Vorstellung von der gewaltigen ortsgestaltenden Kraft des Fremdenverkehrs erwecken können (Kap. II, C). Sie würden sich namentlich in den Gebirgsorten wesentlich erhöhen, wenn auch die Jugendherbergen und zahlreichen Wochenendhäuser und Sommerhäuser auswärtiger Familien Berücksichtigung gefunden hätten. Das Abklingen, das die Zahlenreihe von den höheren Gebirgsteilen gegen das Vorland hin zeigt, entspricht im wesentlichen dem in gleicher Richtung abnehmenden Umfang des Übernachtungsverkehrs.

Dieselbe Tabelle gibt in der Spalte 4 für die einzelnen Orte die Zahl von Einwohnern an, auf die ein Fremdenbett entfällt; sie lenkt damit auf die *wirtschaftliche Bedeutung des Beherbergungsgewerbes* für die Ortsbewohner hin. Diese wirtschaftliche Bedeutung ganz klar zu erfassen, ist außerordentlich schwer, weil es schon

1) Es mag als ein Widerspruch zu diesen Darlegungen erscheinen, daß beispielsweise in großen Seebädern trotz ausschließlicher Sommersaison doch sehr oft Groß- und Riesenbetriebe anzutreffen sind. Hier spielt sich aber das Leben so vornehmlich am Badestrand ab, daß Sonderinteressen der Besucher bezüglich der Wohnung keinen so großen Raum einnehmen wie im Gebirgsfremdenverkehr, die Groß- und Riesenbetriebe also nicht weniger Zuspruch haben als die Mittel- und Kleinbetriebe.

hinsichtlich einer einwandfreien Zahl der im Beherbergungsgewerbe tätigen Personen sehr hapert. Für das Jahr 1928 errechnete NAVE für 45 Gebirgs- und Vorgebirgsgemeinden (Riesengebirge und Isergebirge) der Kreise Hirschberg, Löwenberg, Landeshut und Bolkenhain 12675 im Beherbergungsgewerbe tätige Personen, was damals zwei Drittel der 19450 Personen betragenden Belegschaft der in den genannten Kreisen befindlichen recht bedeutenden Industrie waren¹⁾. Wenn wir gleichzeitig von NAVE auf Grund der Angaben der Handels- und Industriekammer und eigener Feststellungen hören, daß das damals im Handelskammerbereich Hirschberg i. R. im Beherbergungsgewerbe investierte Kapital mit rund 12 Mill. RM genau so hoch war wie das in der hier größten Industrie, der Textilindustrie, und größer als das in der Papierindustrie angelegte Kapital (11 Mill. RM), so beleuchten diese Vergleiche die hohe Stellung, die das Beherbergungsgewerbe in der Gesamtwirtschaft

Tabelle XV.
Das Fremdenfassungsvermögen 1934/35.

Ort	1 Zahl der Gäste auf- nehmenden Wohnhäuser	2 Zahl der Fremden- betten	3 Gäste auf- nehmende Häuser in v. Hd. aller Wohnhäuser	4 1 Fremden- bett auf ... Ein- wohner	
Gebirgsbauden (Einzelsiedlungen)	12	794	fast 100	?	
Brückenberg	77	1885	80	0.3	3.
Wolfshau	20	170	70	0.6	1.
Krummhübel	108	ca. 1900	43	1	
Hain	123	ca. 1100	86	0.7	
Kiesewald	62	ca. 750	78	0.6	
Agnetendorf	92	ca. 600	65	1.5	0
Schreiberhau	235	3833	25	2	0
Hermsdorf	125	586	31	6	0
Giersdorf	64	405	24	4	0
Seidorf	89	817	36	1.5	0
Steinseiffen	48	609	20	2.5	0
Bad Warmbrunn	87	922	17	6	
Hirschberg	22*	1112*	?	?	

* Nur Hotels und Gaststätten. *Wochenend- + Wasser*

1) NAVE, G.: Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs im Riesen- und Isergebirge. Vortragsmanuskript 16. 4. 28.

der größeren Verwaltungsbezirke einnimmt. Innerhalb unseres Untersuchungsgebietes, wo eine ausgesprochene Ballung dieses Gewerbes vorliegt, darf seine Bedeutung gegenüber anderen Wirtschaftszweigen, zumal in den höheren Gebirgsorten, als noch größer angenommen werden.

Um eine ungefähre Vorstellung von dem Anteil der Ortsbevölkerung zu erhalten, der in unseren Fremdenverkehrsorten ganzen oder teilweisen Unterhalt im Beherbergungsgewerbe findet, seien hier für einige Orte Rohschätzungen vorgenommen. Gesetzt, jedem Betrieb entspräche eine Besitzerfamilie zu drei bis vier Personen, so ergibt das für Schreiberhau 705 bis 940 Personen. Hinzukommen ca. 250 verheiratete und unverheiratete, ständig beschäftigte und 300 nur während der Saison beschäftigte¹⁾ Hausangestellte (Hotelpersonal usw.). Ohne Berücksichtigung der saisonmäßig Beschäftigten, die meist nicht ständig zur Gemeinde gehören, schätzt sich der gesuchte Anteil der Ortsbevölkerung auf rund 16—18 %. Das sind schon allein im Beherbergungsgewerbe 4—6 % der Bevölkerung mehr als in der Land- und Forstwirtschaft Schreiberhaus haupt- oder nebegewerblich Unterhalt finden (1933: 11,7 % der Ortseinwohner). Für Krummhübel ergibt eine gleiche Schätzung sogar 25—30 % der Bevölkerung im Beherbergungsgewerbe (= 20,25 % mehr als in der Land- und Forstwirtschaft), für Brückenberg über 70 %, ähnlich viel in Hain, Agnetendorf und Kiewald. — In den Bergfußorten betragen die Schätzungsergebnisse für Seidorf rund 25 %, für Giersdorf und Hermsdorf rund 15 % und für den Badeort Warmbrunn gegen 10 %. Alles in allem darf die Zahl der in den schlesischen Riesengebirgsorten haupt- oder nebenberuflich im Beherbergungsgewerbe Unterhalt findenden Ortseinwohner einschließlich des ständig beschäftigten Hauspersonals auf mindestens 10 000 geschätzt werden.

Die soeben für die einzelnen Orte angegebenen Daten dürfen natürlich nur als Anhalt gelten und sind jeweils nur innerhalb der einzelnen Orte verwendbar. Einen strengen Wirtschaftsvergleich von Ort zu Ort lassen sie nicht zu, da der wirtschaftliche Bedeutungsgehalt der Prozentsätze durchaus variabel ist; denn der wirtschaftliche Wert eines Betriebes von bestimmter Bettenzahl ist ganz verschieden, je nachdem ob er im Badeort, in einem Bergfußort oder in den höheren Gebirgsorten liegt. Dieses wird besonders deutlich durch die Beziehung der Fremdenübernachtungen

1) Angabe für 1935 durch die Kurverwaltung Schreiberhau.

auf die Fremdenbetten. So entfielen z. B. im Jahre 1936/37 im Durchschnitt auf ein Fremdenbett an Übernachtungen in den höheren Gebirgsorten Schreiberhau 184, Brückenberg 118, Hain 110, im Badeort Warmbrunn 131 und in den Bergfußorten Giersdorf 66, Seidorf 66 und Hermsdorf 42. Es klingt also das Beherbergungsgewerbe nicht nur nach seinem absoluten Umfange und Wirtschaftswert von den höheren Gebirgstteilen gegen das Vorland hin ab, sondern auch nach seinem relativen Wert. Die Umsätze und Einnahmen sind in den Betrieben der höheren Gebirgsorte wesentlich höher als in den Bergfußorten. Als Ursache hierfür gilt dasselbe, was oben über den Einfluß der Fremdenverkehrsarten und ihrer natürlichen Grundlagen auf das lokale Größenklassengefüge des Beherbergungsgewerbes gesagt wurde.

Die *historische Entwicklung* dieses Gewerbes im Riesengebirge hat entsprechend dem zeitlichen Ablauf der Fremdenverkehrsgeschichte ihre ältesten Daten im Badeort Warmbrunn. Die Darstellungen über diesen Ort aus früheren Jahrhunderten führen uns schon ein Beherbergungsgewerbe vor Augen, das dem heutigen im Prinzip durchaus ähnelt. Neben hotelartigen Gaststätten und fremdenheimähnlichen Unterkunftsmöglichkeiten bestand auch schon die nebenerwerbliche Zimmervermietung. Freilich brachte erst das vorige Jahrhundert die große Ausweitung dieses Gewerbes.

Im Gebirge und in den Gebirgsorten kann, solange der Wanderverkehr hier allein herrschte, noch kaum von einem Beherbergungsgewerbe gesprochen werden. Manche Bauden schritten zwar schon im 17. und 18. Jahrhundert dazu, Wanderer mit Kaffee, Milch, Käse und Bier zu bewirten und ihnen für die Nacht ein Heulager zu bieten; aber den Anlaß zur Bildung wirklicher Gast- und Übernachtungsbetriebe gab doch erst der Massenverkehr. Unter seinem Einfluß entstanden dann auch erst die ausschließlichen Gastbauden wie die Peterbaude (1811), die Prinz Heinrich-Baude (1888/89), die Reifträgerbaude (1922) u. a. Ganz ähnlich war es in den Gebirgsorten bestellt. Noch nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts zählte man beispielsweise in Schreiberhau erst vier Gasthäuser, in Krummhübel gar nur zwei. Von Fremdenheimen, Hotels und privater Zimmervermietung war noch keine Rede. So hat sich das heute so gewaltige Beherbergungsgewerbe erst im Laufe der letzten fünf bis acht Jahrzehnte entwickelt und zwar in erster Linie unter dem Einfluß des Sommerfrischenverkehrs. Wie dieser von Ort zu Ort einen verschiedenzeitlichen Anfang genommen hatte, setzte auch ganz parallel dazu die stärkere Entwicklung des Beherbergungs-

gewerbes verschiedenzeitlich ein, in Schreiberhau in den 60er bis 70er Jahren, in Kiesewald, Wolfshau, Hain und Baberhäuser als den jüngeren Sommerfrischen erst in den 90er Jahren und nach der Jahrhundertwende.

b) Rückwirkungen auf ältere heimische Industrien und Gewerbe. Neben der lokalen Neuschöpfung einer ganzen Reihe von Gewerben, deren wichtigstes wir soeben kennen lernten, steht die starke Beeinflussung bestimmter Zweige der älteren Industrie und Heimindustrie durch den Fremdenverkehr. Es handelt sich hier vornehmlich um die Glasindustrie und die sich an sie knüpfenden, im Hausbetrieb ausgeübten Gewerbe der Glasschneiderei, Glasschleiferei und Glasmalerei, dann um die ebenfalls im Hausbetrieb geübte Steinschneiderei und Holzschnitzerei und hierbei wieder vor allem um die Schachtelmacherei und die einst in den Gebirgsorten ziemlich allgemein geübte Schindelbereitung. Sie alle beruhen und beruhen auch heute noch insonderheit auf den natürlichen Gaben des Waldgebirges. Soweit der Fremdenverkehr für sie eine starke Anregung war oder sie ganz in seinen Bann schlug, müssen wir auch sie als Teile der Fremdenverkehrswirtschaft betrachten.

Die *Glasindustrie* und die *Glasveredlungsgewerbe* sind hauptsächlich in den Orten des Zackentales Schreiberhau, Petersdorf, Hermsdorf und Bad Warmbrunn zu Hause¹⁾. Ihr Hauptabsatzgebiet liegt zwar außerhalb des Riesengebirges, doch hat ihnen der Fremdenverkehr auch eine sehr beachtliche lokale Absatzmöglichkeit gegeben, worauf die in allen Orten relativ große Zahl von Glaswarengeschäften hinweist. Tiefer noch waren die Einflüsse auf die Veredlungsgewerbe. Schon in den Reisedarstellungen beispielsweise des 18. Jahrhunderts finden diese besondere Erwähnung, werden gelegentlich auch besonders geschickte Glas- und Wappenschneider in Warmbrunn empfohlen: beides in einer Weise, die schon für damals engere Beziehungen zwischen dem Fremdenverkehr und den Glasveredlungsgewerben erkennen läßt²⁾. Glasschneiderei und Glasmalerei stellten sich in der Wahl der Dekors weitgehend auf die Wünsche und den Geschmack der Fremden ein, brachten mit Vorliebe auch Motive aus der Riesengebirgslandschaft zur Dar-

1) Einzelheiten über die Entwicklung der Glasindustrie und der Veredlungsgewerbe bei TICHY, H.: Die Glasindustrie auf der preußischen Seite des Riesen- und Isergebirges. Handschrift im Riesengebirgsmuseum, Hirschberg i. R. X, 56, 1928.

2) ZÖLLNER, Briefe aus Schlesien, a. a. O.

stellung¹⁾. Heute sind viele der Hausbetriebe von Glasschneidern und Glasmalern, die ihr Glasmaterial aus den Hütten beziehen, mit ihrer Produktion überwiegend auf den Fremdenverkehr eingestellt oder sind für den Fremdenverkehr im Rahmen der Andenkenindustrie tätig. Die Zimmervermietung verschafft ihnen dazu einen Nebenverdienst. So hat der Fremdenverkehr diesen häuslichen Gewerben zweifellos einen Auftrieb gebracht, er hat ihnen daneben aber auch Kräfte entzogen. Jedenfalls ist es in den letzten Jahrzehnten häufiger der Fall gewesen, daß Glasschleifer und Glasmaler zumal in den größeren Fremdenverkehrsorten ganz in das Beherbergungs- und Bewirtungsgewerbe oder in andere Zweige der Fremdenverkehrswirtschaft hinüberwechselten. Die Ursache hierfür war weniger ein Mangel ausreichender Verdienstmöglichkeiten im alten Berufe, als vielmehr die Aussicht auf größere Verdienstmöglichkeiten in anderen Gewerben.

Ein wenig anders ist die Entwicklung der *holzverarbeitenden Gewerbe* gewesen, der Schindelmacherei, Schachtelmacherei (Tortenschachteln, Pfefferminz- und Salbenschachteln usw.) und auch der Drechslerei. Diese Betätigung wurde in der Hauptsache von Häuslern, Tagelöhnern, Waldarbeitern usw. zu Zeiten ausgeführt, da sie nicht anderweitig lohnendere Beschäftigung hatten, vor allem im Winter. Viel wurde mit dieser heimindustriellen Holzverarbeitung nicht verdient; in Kiesewald und Hartenberg, den sehr jungen Sommerfrischen, wo sich die Schachtelmacher am längsten hielten, erhielt man um 1900 noch für 30 Schock Salbenschachteln, mit deren Anfertigung eine ganze Familie eine Woche vollauf beschäftigt war, nur 9.— Mark²⁾. Unter diesen Umständen wandten sich viele Heimarbeiter neuen Erwerbsmöglichkeiten zu, die der Fremdenverkehr mit sich brachte. Viele andere aber gingen über in die *Andenkenindustrie*, die ebenfalls mit dem Fremdenverkehr seit den 70er Jahren vor allem in den Orten Agnetendorf, Hermsdorf, Warmbrunn und Herischdorf in Fabrik- und zugleich Verlagsbetriebsform zur Entwicklung kam und Holzarbeiter wie Glasarbeiter umfaßte. Diese Art der Betriebsform besteht auch heute noch, so z. B. bei der Firma Vogel in Warmbrunn, die in den letzten Jahren neben 60 Personen in der Fabrik noch gegen 100 Heimarbeiter in den Orten Warmbrunn, Agnetendorf, Quirl, Schreiberhau und Kaiserswaldau und in der Hauptsache im Erzgebirge

1) Die schöne Glassammlung des Riesengebirgsmuseums in Hirschberg i. R. bietet ein hervorragendes Studienmaterial.

2) Angaben auf Grund mündlicher Erkundigungen.

und im Thüringer Wald beschäftigte¹⁾. Diese Industrie, die im Bereich des Riesengebirges auf der Grundlage der Materialvorkommen und des Vorhandenseins geschulter Arbeitskräfte durch den Riesengebirgsfremdenverkehr erst hervorgerufen wurde, hat dann mit ihrer Produktion sehr schnell den lokalen Bedarf überflügelt. Die einstmalige Firma Keil in Agnetendorf hatte schon in den 80er/90er Jahren ihr Absatzgebiet auf das ganze Deutsche Reich, Belgien und Dänemark ausgedehnt und beschäftigte damals neben 80 Arbeitern in der Fabrik 30 bis 40 Heimarbeiter in Hermsdorf, Warmbrunn und Giersdorf²⁾. Auch für die heute noch bestehenden Betriebe ist der Riesengebirgsbereich nur ein kleiner Teil eines weiten Absatzgebietes. Das Wesentliche ist uns hier, daß der lokale Fremdenverkehr erst den Anstoß zur Bildung dieser Industrie gab. Einige Betriebe sind in den letzten Jahrzehnten wieder eingegangen, so auch die in erster Linie auf Holzverarbeitung eingestellt gewesene Fabrik in Agnetendorf. Doch ist dieser Betrieb nicht ganz von der Bildfläche verschwunden, sondern ist unter anderem Besitzer und mit anderer Produktion, und zwar bezeichnenderweise der Produktion von Wintersportartikeln, Schiern, Rodelschlitzen usw., wieder aufgelebt.

Aus gleichen Wurzeln wie die Andenkenindustrie und ebenfalls unter Einfluß des Fremdenverkehrs hat sich im Riesengebirge die *figürliche Holzschnitzerei* entwickelt, die seit Jahren in der Holzschnitzschule in Warmbrunn eine Lehrerin und Betreuerin gefunden hat. Allein schon die überall im Gebirge und in den Fremdenverkehrsorten anzutreffenden humoristisch figürlichen Wegweiser und Mahnungs-, Warnungs- und Reklametafeln lassen den Einfluß des Fremdenverkehrs auf dieses Gewerbe aufs deutlichste erkennen.

Des weiteren sei noch ein Hinweis auf die unter der Auswirkung des Fremdenverkehrs geradezu industriell betriebene *Ansichtspostkartenproduktion* gegeben. Sie beschäftigt für den Riesengebirgsfremdenverkehr nicht nur eine ganze Reihe von Lichtbildanstalten und Druckereien in den Riesengebirgsorten, namentlich in Warmbrunn, Hirschberg und Schmiedeberg, sondern auch Betriebe in Breslau, Liegnitz, Görlitz und selbst auch Dresden, wie sich aus den Kartenaufdrucken ergibt. Auch hierfür liegen die Anfänge, wenn auch in ursprünglich anderer Produktionsform, weit zurück³⁾. Freilich läßt sich für sie keine andere landschaftliche

1) Nach Angabe des Besitzers.

2) Nach Angabe des früheren Besitzers.

3) Eine reiche Bildersammlung des Riesengebirgsmuseums in Hirsch-

Bindung finden als die, daß man bestrebt war, Landschafts- und Ortsbilder aus dem Riesengebirge für seine Besucher zu schaffen. Im ausgehenden 18. Jahrhundert hebt die Entwicklung an mit einer Häufung von kleinen Kupferstichen; am Anfang des 19. Jahrhunderts beginnt eine sich einstweilen fortgesetzt steigernde Massenproduktion von bunten Lithographien mit ihrem Hauptsitz in Schmiedeberg. Ihr läuft dann aber die Photographie den Rang bald ab, unterstützt durch das aufkommende Postkartenwesen. Schon 1895, d. h. noch in den Anfängen des Ansichtspostkartenwesens, werden allein von der Schneekoppe über 80 000 Bildkarten verschickt, 1904 bereits 155 000¹⁾; aber ihre Herstellung erfolgte nicht mehr im Riesengebirge allein, sondern hatte sich inzwischen auch auf weit außerhalb des Gebirges gelegene Orte verlagert.

c) Charakteristika der Fremdenverkehrswirtschaft und wirtschaftliche Fernwirkungen des Fremdenverkehrs. Die bisherigen Ausführungen haben mehr in einem Nacheinander einzelne Wirtschaftskomponenten zur Darstellung gebracht. Wenn dies auch nur unter Beschränkung auf die wichtigsten lokalen Wirtschaftsäußerungen des Fremdenverkehrs erfolgen konnte, so genügt doch schon die gedankliche Zusammenschau des Gesagten, uns einerseits eine Vorstellung von der wirtschaftlichen Dynamik des Fremdenverkehrs zu geben und uns andererseits ~~eine~~ ^{einen} ganz bestimmten und geschlossenen Wirtschaftskörper als Ergebnis dieser Dynamik erkennen zu lassen, den wir eingangs schon zusammenfassend als Fremdenverkehrswirtschaft bezeichneten. Diese Fremdenverkehrswirtschaft stellt sich ebenso als ein eigenes und besonderes Wirtschaftsgebilde dar wie etwa die Landwirtschaft oder die Industrie. Trotzdem ist es viel schwieriger, sie in ihrer Eigentümlichkeit zu erfassen und wirklich treffend zu charakterisieren. Man kann dies nur von verschiedenen Seiten her erreichen. Da zeigt sich einmal, daß die Fremdenverkehrswirtschaft mehr als die Industrie und weit mehr noch als die Landwirtschaft hinsichtlich der teilhabenden Wirtschaftszweige und Gewerbe durch Mannigfaltigkeit und Vielfältigkeit gekennzeichnet ist, verbunden aber durch einen gemeinsamen und dazu ganz bestimmten Kunden. Das ist also das eine Charakteristikum der Fremdenverkehrswirtschaft: *größte Differenziertheit, zusammengehalten zu einem Ganzen durch gleichartige Kundenorientierung.* Auf dieser letzten Tatsache beruht

berg i. R. gibt einen guten Längsschnitt durch die ganze, hier nur knapp angedeutete Entwicklung.

1) Zschr. „Der Harz“ Jg. 1897, Sp. 28 u. Jg. 1904, S. 206.

auch die Interessengemeinschaft der sehr verschiedenen Zweige des Handels, der Verkehrswirtschaft und des Gewerbes, die oft in übergeordneten Organisationen und in gemeinsamer oder sich ergänzender Fremdenwerbung ihren Ausdruck findet¹⁾. — Ein anderes Charakteristikum ist darin zu erblicken, daß die Fremdenverkehrswirtschaft im Gegensatz zur Industrie und Landwirtschaft als Produktionswirtschaften — um bei diesen beiden Gegenbeispielen zu bleiben — in allererster Linie eine Konsumtionswirtschaft darstellt. Zweifellos sind in der Fremdenverkehrswirtschaft obiger Inhaltsbestimmung (S. 96) auch Produktionszweige enthalten — wir brauchen nur an die Andenkenindustrie zu denken —, aber die Konsumtion herrscht doch bei weitem vor und gibt der ganzen Wirtschaft das Gepräge und macht sie von der Produktion anderer Wirtschaften abhängig.

Aus dieser letzten Tatsache resultieren weitere wirtschaftsgeographische Folgeerscheinungen. Es kann der Fall sein, daß die Fremdenverkehrswirtschaft ihre Bedarfsdeckung vollends durch Produktionswirtschaften innerhalb des Fremdenverkehrsgebietes erfährt, so daß dies ein Gebiet ausgesprochener Eigenwirtschaft ist; es kann aber auch ebensogut der Fall sein, daß die Bedarfsdeckung innerhalb des Fremdenverkehrsgebietes nicht gewährleistet ist, und der Fremdenverkehr daher durch eine Art wirtschaftlicher Fernwirkung die Produktionswirtschaften anderer Räume anregt und in seinen Bann schlägt. Der erste Fall ist meinem Eindruck nach in den meisten Fremdenverkehrsgebieten ebenso wenig verwirklicht wie im Fremdenverkehrsgebiet des Riesengebirges, das ein ausgeprägtes *Einfuhrgebiet* darstellt. Hier übersteigt in allen Fremdenverkehrsorten der lokale Güterempfang den Güterversand um das Vierfache und mehr. Im Jahre 1929 stand z. B. in Bad Warmbrunn einem bahnamtlichen Güterversand von 14 000 to ein Güterempfang von rd. 60 000 to gegenüber, in Schreiberhau einem Güterversand von 3 600 to ein Güterempfang von 31 000 to. Bezüglich des Tiertransportes ergab sich 1928 für Bad Warmbrunn ein Versand von 110 Stück Vieh, dagegen ein Empfang von 500 Stück, in Oberschreiberhau ein Versand von 9 Stück und ein Empfang von 1260 Stück²⁾. Das sind Zahlen, die in etwa

1) Eine derartige Organisation war im Riesen- und Isergebirge z. B. die bis vor einigen Jahren tätige Hauptverkehrsstelle mit dem Sitz in Hirschberg.

2) Vgl. zu diesen Angaben SOMMER, E.: Der Hirschberger Kessel, Veröffentlichungen d. Schles. Ges. f. Erdk. 9. H. Breslau 1930, S. 54 u. Karte 11.

die Stärke der *wirtschaftlichen Fernwirkungen* des Fremdenverkehrs beleuchten, wenn auch zugegeben werden muß, daß ein Teil der Empfangsgüter von den Ortseinwohnern selbst verbraucht wird.

Um die Stärke dieser wirtschaftlichen Fernwirkungen zu verstehen, ist die Überlegung nötig, daß einmal die Fremdenverkehrswirtschaft in der Gesamtwirtschaft des Gebietes einen sehr großen Raum einnimmt, daß die neben ihr vorhandenen Produktionswirtschaften nur zu einem Teil auf die Bedarfsdeckung der Fremdenverkehrswirtschaft ausgerichtet sind, und daß die Gebirgsnatur (Klima und Boden) nur eine vergleichsweise beschränkte Lebensmittelproduktion seitens der Landwirtschaft möglich macht. Alle diese Momente zusammen bestimmen das Ausmaß der wirtschaftlichen Fernwirkungen, nicht etwa der Umfang des Fremdenverkehrs allein.

Die wirtschaftlichen Fernwirkungen des Fremdenverkehrs treffen die verschiedensten Produktionswirtschaften. Ein Beispiel ist die oben erwähnte Ansichtspostkartenproduktion; andere Beispiele eröffnen sich, wenn wir an den Bedarf von Photoartikeln denken oder an den Bedarf von Sportsachen und Sportkleidung seitens des Wintersports oder an die unendliche Mannigfaltigkeit der Artikel, die zum Aufbau und zum Unterhalt allein des Beherbergungsgewerbes nötig waren und nötig sind. Alles das sind Beispiele für Rückwirkungen auf weite Entfernung und auf solche Produktionswirtschaften, die nicht nur mit dem Fremdenverkehrsgebiet des Riesengebirges wirtschaftsgeographisch verbunden sind. Daneben ist aber wesentlicher und auch umfangreicher der ständige Bedarf von täglichen Verbrauchsgütern, vor allem an Lebensmitteln, der, soweit es Fleischwaren, Butter, Milch, Eier, Getränke usw. angeht, in der Hauptsache aus der näheren Umgebung des Fremdenverkehrsgebietes gedeckt wird. Diese ist durch ihre Produktion und tägliche Anlieferung von Waren innig mit dem Fremdenverkehrsgebiet verbunden und stellt im engeren Sinne seinen *wirtschaftlichen Ergänzungsraum* dar. Leider fehlen mir die Unterlagen, um Genaueres über die Ausdehnung dieses Raumes festzustellen; nur der Eindruck erlaubt die Aussage, daß so ziemlich das ganze Hirschberger Kessel-Land an diesen engeren Beziehungen zum Fremdenverkehrsgebiet beteiligt ist und in Hirschberg seinen hauptsächlichsten wirtschaftlichen Mittler hat.

B. Verkehrsgeographische Auswirkungen.

Wir haben in früheren Kapiteln zu wiederholten Malen die Bedeutung des Verkehrs für die Entwicklung des Fremdenverkehrs betonen müssen. Jedesmal, wenn eine Verbesserung der Verkehrsmittel oder des Verkehrsnetzes eintrat, folgte ihr für die betroffenen Orte unmittelbar eine merkliche Steigerung der Fremdenziffern. Aber auch umgekehrt sind bedeutende Rückwirkungen des Fremdenverkehrs auf das Verkehrsnetz und die Verkehrsmittel zu konstatieren. Fremdenverkehr und Verkehr stehen also miteinander ebenso in Wechselbeziehungen wie Fremdenverkehr und Fremdenverkehrswirtschaft.

Über die heutigen Verkehrsverhältnisse orientiert die Karte Fig. 7, die jedoch insofern nicht ganz vollständig ist, als zur Vermeidung einer Überlastung des Bildes die Wanderwege im Gebirgsvorlande fortgelassen wurden. Deutlich heben sich in ihr zwei grundverschiedene, in erster Linie durch Reliefverhältnisse bedingte Verkehrslandschaften ab: das Vorland und die Talzüge der unteren Gebirgszone mit einem dichten Netz guter Straßen-, Eisenbahn- und Straßenbahnverbindungen einerseits und die höheren und steileren Gebirgsteile als Gebiet fast ausschließlichen Fußwegernetzes andererseits.

In der Verkehrslandschaft des Vorlandes im engeren Sinne sind — wenn wir von den Fuß- und kleineren Fahrwegen absehen, die ältesten Komponenten die *Landstraßen*. Das Netz, das sie bilden, ist bis an den Gebirgsfuß heran schon vor der stärkeren Entwicklung des Fremdenverkehrs im vorigen Jahrhundert vorhanden gewesen. Es war hier in erster Linie bedingt durch die Dichte der Siedlungen und deren innige wirtschaftliche Verflechtung mit den Städten Hirschberg und Schmiedeberg auf der Grundlage der Leinenindustrie und — soweit es den Ausläufer durch das Zackental nach Schreiberhau anbelangt — auf der Grundlage der Glasindustrie. Ihr heutiges Aussehen, ihre Breite, ihre Festigkeit und Brauchbarkeit für die modernen Verkehrsmittel haben diese Straßen natürlich erst später erhalten. Wesentlich jüngeren Datums ist die Fortsetzung dieses Straßennetzes vom Gebirgsrand ins Gebirge hinein, somit auch erst jüngeren Datums die Grenze der beiden unterschiedenen Verkehrslandschaften. Die Kunststraßenverbindungen Krummhübel—Brückenberg, Brückenberg—Baberhäuser, die in engen Serpentinien die Streusiedlung Hain durchziehende Straße, ferner die Verbindungen der Orte Hain,

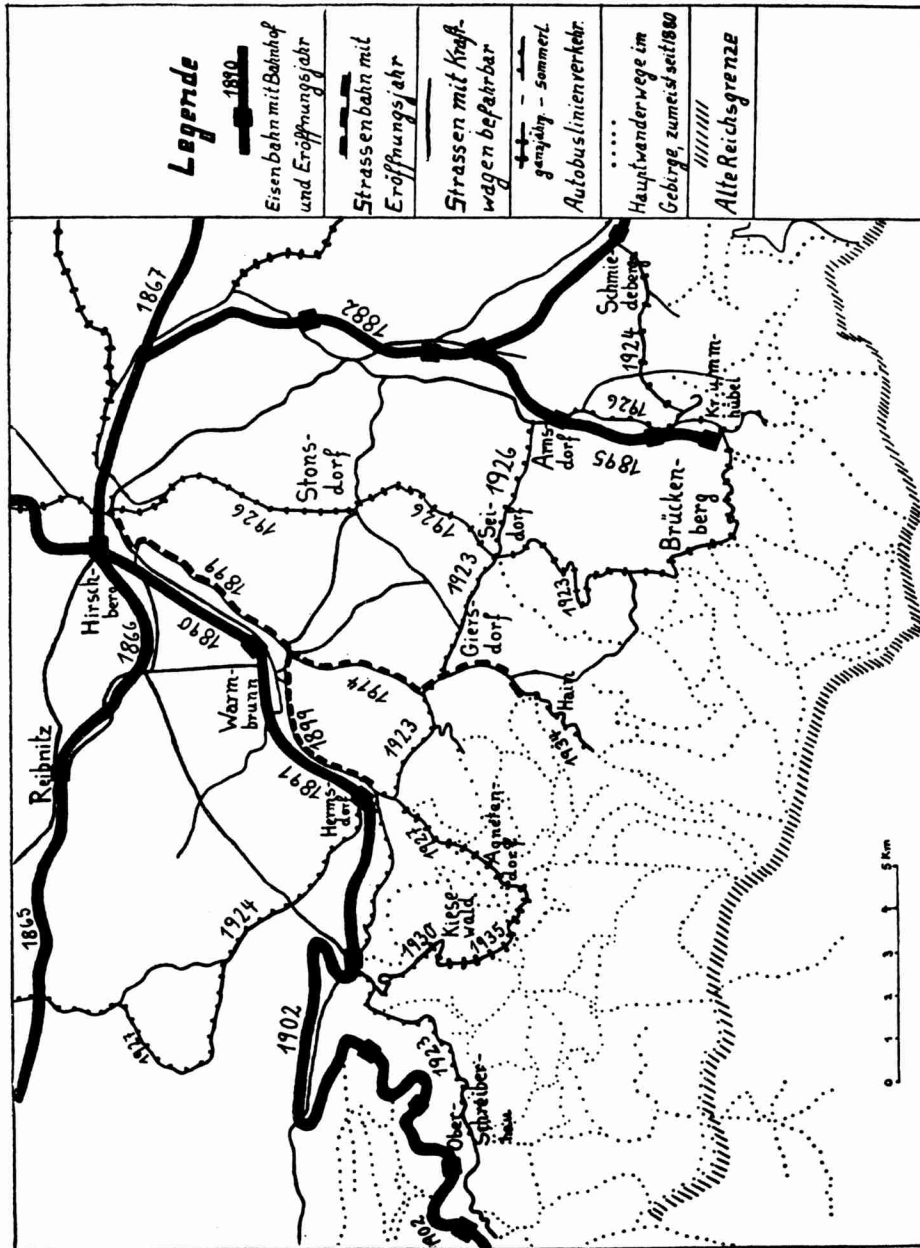


Fig. 7. Das Verkehrsnetz des Riesengebirges und seine Entwicklung.

Saalberg und Kynwasser, teils in ihrem Verlauf durch alte Wege vorgezeichnet gewesen, teils aber auch ganz neu gezogen, sind alle um die Jahrhundertwende entstanden. Die Autostraße zwischen Petersdorf und Kiesewald wurde erst 1927/28 gebaut, und noch später wurde die Verbindung von Agnetendorf nach Kiesewald hergestellt. Hinter der Planung und Verwirklichung all dieser Straßen standen bereits die Bedürfnisse des verstärkten Fremdenverkehrs¹⁾. Dieser hat also dem alten Straßennetz peripherisch große Teile angegliedert. Die Entwicklung ist aber noch nicht abgeschlossen. Gerade diesen peripherischen Teilen haftet noch insofern etwas Unfertiges an, als die Möglichkeit der Querverbindungen nicht vollends erschöpft sind, mehrere Straßen einstweilen ohne Zusammenschluß blind im Gebirge endigen und die starken Verkehrsspannungen zwischen dem Ost- und Westflügel des Gebirges, d. h. zwischen Krummhübel, Brückenberg und Schreiberhau nach einer unmittelbaren Querverbindung ohne den Umweg über die Bergfußorte drängen²⁾.

Auf den Straßen des Vorlandes hat sich bis zu seiner Ablösung durch Eisenbahn, Straßenbahn und Autobus ein relativ starker Verkehr von *fahrenden Personenposten* abgespielt, der bis an den Gebirgsrand und in Richtung auf Schreiberhau und Krummhübel auch ins Gebirge hineinführte. Die Entwicklung dieses Postverkehrs hatte im 18. Jahrhundert mit einigen Linien größeren Stils eingesetzt, die das Riesengebirge in den Städten Hirschberg und Schmiedeberg gewissermaßen nur berührten. Waren sie auch aus anderen wirtschaftlichen Momenten heraus entstanden, so wurde aber doch ihre Frequenz die Zeit ihres Bestehens hindurch stark von dem Fremdenverkehr, damals dem Bäderverkehr, bestimmt. Er gab regelmäßig im Sommer den Anlaß dazu, auf verschiedenen, auf Hirschberg zuführenden Poststrecken außer dem planmäßigen Hauptwagen noch mehrere Sonderwagen einzusetzen. Besonders auf der Strecke von Löwenberg her mit Anschluß von Berlin und Dresden waren oft mehr als zehn solcher Sonderwagen bis Hirschberg nötig³⁾. An diese Hauptlinien schlossen sich später die von Hirschberg und Schmiedeberg ins Riesengebirge führenden Neben-

1) Z. B. Akte Sa 7, Kreisarchiv Hirschberg i. R.

2) Kraftwagenverbindungen zwischen Schreiberhau und Krummhübel müssen einstweilen noch den Umweg über die Gebirgsrandorte Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf und Seidorf machen.

3) Vgl. LACHMANN, Entwicklung des Post- und Eisenbahnnetzes im Bereich des Riesengebirges. Arch. f. Post u. Telegraphie. 1932, S. 222.

linien an, und zwar jede von vornherein schon unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs. Als erste entstand 1814 die Verbindung zwischen Hirschberg und Warmbrunn, die anfänglich mit täglich nur drei, wenig später aber schon mit täglich sechs Postkutschen in den Sommermonaten unterhalten wurde. Bereits 1850 hatte diese Linie aus Anlaß eines steigenden Lokalverkehrs und immer größer werdenden Wanderverkehrs von Warmbrunn aus ihre natürliche Fortsetzung über Hermsdorf und Petersdorf nach Schreiberhau gefunden, so daß nunmehr zwischen Hirschberg und Schreiberhau ein durchgehender Linienverkehr erfolgte. Wie sehr diese Strecke mehr im Banne des Fremdenverkehrs als im Dienste des allgemeinen Wirtschaftsverkehrs mit Hirschberg stand, zeigte sich 1865, als die von Westen auf Hirschberg zuführende Eisenbahn erst bis Reibnitz eröffnet worden war. Damals verlagerte sich fast der ganze Personenverkehr von der Strecke Hirschberg/Warmbrunn auf die schnell neu eingerichtete Linie Reibnitz/Warmbrunn mit Fortsetzung nach Schreiberhau. Erst nachdem auch die Bahnstation Hirschberg eröffnet war, trat wieder eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Straße Hirschberg/Warmbrunn ein.

Nach den übrigen, nicht an der Linie Hirschberg/Schreiberhau gelegenen Riesengebirgsorten bestanden um diese Zeit nur Botenposten. Sobald sich aber in den einzelnen Orten die Anfänge des Sommerfrischenverkehrs rührten, wurden diese Botenposten durch Karriolposten ersetzt. So entstanden u. a. als besonders wichtige Nebenlinien eine Verbindung von Warmbrunn nach Giersdorf, die sich einerseits nach Seidorf, andererseits nach Hain gabelte, und eine private Omnibusverbindung zwischen Schmiedeberg und Krummhübel/Brückenberg. Wie auf dieser letzten Strecke, so waren auch auf den anderen Straßen mit offiziellem Postlinienverkehr private Fuhrunternehmen und die Wagen größerer Hotels sehr rege am Personenverkehr beteiligt, so daß sich für alle diese Strecken keine rechte Frequenzvorstellung gewinnen läßt.

Die betrachteten Pferdewagenlinien gehören heute der Vergangenheit an. In der Reihenfolge wie die modernen Verkehrsmittel auf dem Plane erschienen, verschwanden jene allmählich aus der Landschaft. Zuerst trat die *Eisenbahn* in Erscheinung.

Unter den in unserer Karte enthaltenen Eisenbahnen ist die aus Westen von Görlitz und Lauban her auf Hirschberg zuführende und nach Osten sich auf Ruhbank und Dittersbach fortsetzende Bahn die älteste und zugleich auch einzige Hauptbahn. Gleich östlich Hirschberg zweigt sich von ihr die 1882 eröffnete Neben-

bahn Hirschberg—Zillertal—Schmiedeberg ab. Beide Bahnen galten in erster Linie der Eingliederung der wichtigen Industriestädte in das moderne Verkehrsnetz, kamen aber auch sofort dem Fremdenverkehr sehr zugute. Besonders die Hauptbahn hatte ihre Bedeutung als eine frühe und schnelle Verbindung zwischen den für den Riesengebirgsfremdenverkehr wichtigsten Städten Berlin und Breslau und dem Riesengebirge. Aber die Planung und Entstehung beider Bahnen hatte mit dem Fremdenverkehr nichts zu tun. Das war anders bei den beiden jüngeren Anschlußbahnen, der Strecke Hirschberg/Schreiberhau mit späterer Fortsetzung über Polaun nach Reichenberg und der Strecke Zillertal/Krummhübel. Für letztere war der Fremdenverkehr so ziemlich das ausschließlich anregende Moment. Bei der Strecke Hirschberg/Schreiberhau spielten aber neben dem Fremdenverkehr auch die industriegewirtschaftlichen Belange der Zackentalorte eine Rolle. Ja, von dieser Strecke muß man sogar vermuten, daß sie später auch ohne den Fremdenverkehr zustande gekommen wäre und zwar nicht etwa nur der Wirtschaft der Industriedörfer halber, sondern vor allem wegen des Wirtschaftsverkehrs mit dem Sudetenland, dem die Gebirgseinsattlung zwischen Schreiberhau und Polaun den einzig natürlichen Weg über das Gebirge weist ähnlich wie etwas weiter östlich der Landeshuter Paß. So ergibt sich im ganzen in Bezug auf die Entstehung der Eisenbahnen ein nicht gerade ausschlaggebender Einfluß des Fremdenverkehrs; um so stärker aber wurde sein Einfluß von Anfang an auf ihre Personenverkehrsbelastung. Als 1891 die Eisenbahn von Hirschberg bis Petersdorf durchgeführt worden war, verkehrten auf dieser Strecke schon täglich sechs Zugpaare, 1894 bereits sieben Zugpaare mit Postwagenanschlüssen von Petersdorf nach Schreiberhau. Nach der Weiterführung der Bahn bis Schreiberhau hat sich die Zahl der Züge weiterhin gesteigert. Im Sommer 1936 und Winter 1936/37 liefen zwischen Hirschberg und Oberschreiberhau täglich zehn Personenzugpaare, fast alle mit Anschlüssen von und nach Berlin und Breslau, ferner ein Eilzugpaar von und nach Berlin, außerdem als ausgesprochene Wochenendverbindungen vor Sonn- und Feiertagen ein Eilzug ab Berlin und ein Personenzug ab Hirschberg nach Oberschreiberhau mit entsprechenden Rückverbindungen am oder nach Sonntag bzw. Feiertag. Diese Wochenendzüge hatten in Hirschberg auch unmittelbare Anschlüsse von und nach Breslau. — Eine ähnliche Frequenzsteigerung wie auf der Strecke Hirschberg/Schreiberhau hat sich im Laufe der Jahre auch auf der Linie Hirschberg—Zillertal—Krummhübel vollzogen.

Ursprünglich waren Reisen von Hirschberg nach Krummhübel und umgekehrt mit einem Umsteigen in Zillertal-Erdmannsdorf verbunden. Der zunehmende Fremdenverkehr hat dann aber durchgehende Züge nötig gemacht. 1936 hatten von elf Wochentagszügen in der Richtung Hirschberg/Schmiedeberg acht unmittelbaren Anschluß in Zillertal nach Krummhübel; daneben bestanden noch zwei durchgehende Personenzug- und eine durchgehende Eilzugverbindung, also insgesamt 13 Wochentagsverbindungen mit entsprechenden Rückverbindungen nach Hirschberg, ebenfalls fast alle mit Anschlüssen von und nach Berlin. Außerdem führen auch auf dieser Strecke zum Wochenende ein durchgehendes Eilzug- und ein Personenzugpaar. Dazu ist noch zu bemerken — was den Einfluß des Fremdenverkehrs auf die Streckenbelastung weiterhin ersichtlich macht —, daß alle Wochenendzüge und auch alle sonstigen Sonderzüge nur in den Monaten des stärkeren Sommerfrischen- und Wintersportverkehrs laufen.

Neben der Eisenbahnverbindung Hirschberg/Petersdorf bestand noch bis ans Ende der 90er Jahre zwischen den Orten des Zackentales eine private Omnibuslinie, die ihr langes Fortbestehen dem Lokalverkehr wie dem Fremdenverkehr verdankte, aber den immer weiter steigenden Ansprüchen längst nicht mehr genügte und daher 1899 durch eine *Straßenbahn* Hirschberg-Warmbrunn-Hermsdorf ersetzt wurde. Kam diese Bahn schon dringenden, durch den anhebenden Wintersportverkehr nunmehr noch gesteigerten Bedürfnissen des Fremdenverkehrs entgegen, so noch mehr eine spätere Abzweigung von ihr in Warmbrunn nach Giersdorf, wo ebenso wie im benachbarten Hain der immer umfangreicher gewordene Fremdenverkehr nach zeitgemäßen Verkehrsmitteln geradezu laut verlangte. Für diesen mittleren Gebirgstiel ist die Straßenbahn der einzig mögliche und glückliche Ersatz für eine mangelnde Eisenbahnverbindung gewesen. Die steileren Reliefverhältnisse des Gebirges setzten der Bahn aber schon in Obergiersdorf ein Ende. Die so ausgeschlossene Fortsetzung nach Hain hat später eine ebenfalls nur aus Fremdenverkehrsbedürfnissen entstandene Autobuslinie übernommen¹⁾.

Eisenbahn und Straßenbahn hatten schon eine Reihe von alten

1) Nähere Angaben über die Straßenbahn finden sich in den Arbeiten von DAUSTER, G.: Fünfzig Jahre verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Riesengebirges und Isergebirges. Hirschberg 1931. Zschr. Wanderer im Riesengebirge 1930, S. 91 ff. — Festschr. 25 Jahre Hauptverkehrsstelle f. d. Riesen- und Isergebirge, Sitz Hirschberg i. R.

Fahrpostlinien beseitigt, aber immer noch verkehrten einige Pferdewagen, die erst durch die *Verkraftung der Postlinien* endgültig eingestellt wurden. Dieser Prozeß setzte auf den Riesengebirgsstraßen gleich nach dem Weltkriege ein. Seither ist ein bemerkenswert dichtes Netz von Autobuslinien entstanden, das sich auch in der Gegenwart noch im Ausbau befindet. Es ist nicht so, daß die Autobuslinien nur die Erbschaft der alten Pferdewagenposten angetreten hätten, viele verlaufen vielmehr auf ganz neuen Strecken, zumal im Gebirge. Es ist kaum nötig, ihren Ursprung im einzelnen aus dem Fremdenverkehr heraus zu begründen. Sie alle haben durch ihn ihre Aufgabe erhalten. Mehrere Linien stellen die Verbindung zwischen den Bahnstationen und den höher gelegenen Fremdenverkehrsarten her, so die Linien Petersdorf-Kiesewald, Hermsdorf-Agnetendorf-Kiesewald, Giersdorf-Hain oder auch Krummhübel-Brückenberg; andere kommen mehr dem Ausflugsverkehr entgegen wie die längere Sommerlinie zwischen Schreiberhau, Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf, Seidorf, Brückenberg und Krummhübel oder die ebenfalls nur sommers betriebene Linie von Schreiberhau über Hermsdorf nach Bad Flinsberg. Wieder andere Linien haben beiden Aufgaben zugleich zu entsprechen wie die Linie Hirschberg-Stonsdorf-Seidorf-Brückenberg-Krummhübel oder die Linie Schmiedeberg-Krummhübel. So ist das ganze Liniennetz vollends auf den Fremdenverkehr eingestellt, wenn es auch daneben dem Lokalverkehr dient. Die Hin- und Herverbindungen auf den einzelnen Linien sind täglich mehrmalig, auf den kurzen, die Eisenbahn ergänzenden Strecken im Anschluß an jeden Zug, auf den langen Strecken drei- bis viermal täglich in den Monaten des Hochbetriebs im Fremdenverkehr, in der übrigen Zeit meist nur zweimalig. Das mag relativ gering erscheinen, doch darf nicht vergessen werden, daß heute schon eine riesige Zahl von Reisenden auf den privaten Kraftwagenverkehr entfällt, vielleicht sogar mehr als auf die öffentlichen Autobuslinien. Schon im Jahre 1929, einem Jahre noch relativ beschränkter Privatmotorisierung, wurden auf der Straße Hirschberg bis Warmbrunn 280 000 und auf der Straße Petersdorf-Schreiberhau 200 000 Kraftfahrzeuge gezählt¹⁾.

Als letztes der modernen Verkehrsmittel, die im Riesengebirge zur Einführung gelangten, muß auch des *Verkehrsflugzeugs* gedacht werden. 1927 kam es zur Einrichtung eines Flugplatzes nahe Hirschberg und einer Verkehrslinie Berlin-Hirschberg-Breslau. Auch dies geschah unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs. Die

1) DAUSTER, G.: 25 Jahre Hauptverkehrsstelle usw. 1931.

Initiative dazu ging von der Stadt und dem Kreise Hirschberg, von der Industrie- und Handelskammer, dem Riesengebirgsverein Hirschberg und von am Fremdenverkehr interessierten Gemeinden und Privatunternehmen aus¹⁾. Später ist nur noch die Strecke zwischen Hirschberg und Breslau beflogen worden mit Anschlüssen in Breslau von und nach allen wichtigen Verkehrspflugplätzen des Reichs.

Lenken wir nunmehr unser Augenmerk den höheren Gebirgsteilen zu, so ist auch hier in verkehrlicher Hinsicht ein gründliches Wirken des Fremdenverkehrs festzustellen. Mit Ausnahme einiger weniger auch mit Pferdewagen befahrenen Strecken handelt es sich hier in der Hauptsache um *Fußwege, Rodel-, Bob- und Schibahnen*. Die Karte Fig. 7 enthält nur die wesentlichsten; in Wirklichkeit ist das Netz noch viel dichter. Die Entwicklung des Wegenetzes reicht um Jahrhunderte zurück, seine außerordentliche Dichte aber hat es erst seit etwa 1880 erhalten. Als früheste Wege gelten im höheren Riesengebirge einige Nordsüdverbindungen zwischen Schlesien und dem Sudetenland, auf welchen sich einst der Handelsverkehr als Trägerverkehr abspielte. Teils bestehen sie heute noch, teils haben sie geringe Verlagerungen erfahren. Die wichtigsten waren die auf S. 27. erwähnten, der Böhmerstieg, der von Schreiberhau an der Alten Schlesischen Baude vorbei nach Rochlitz führte, der Schlesingsche Weg, der den Hirschberger Kessel über die Hampelbaude, Wiesenbaude und Rennerbaude mit Hoheneibe verband, und ferner der Weg von Schmiedeberg über die Grenzbauden. Die Bauden an diesen Wegen waren den Trägertrupps die erforderlichen Rasthäuser. In späterer Zeit sind — besonders mit der Entwicklung des Baudenwesens im 17. und 18. Jahrhundert — neue Wege hinzugekommen. Karten aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts enthalten außer den genannten Wegen noch die Verbindungen Schreiberhau-Neue Schlesische Baude-Kammweg mit einer Abzweigung zur Wosseckerbaude, Schreiberhau-Neuwelt und weiter ins Sudetenland, Friedrichstal-Hain über die kleine Sturmbaude, Agnetendorf-Hohes Rad und einige andere, dazu verschiedene Querverbindungen, unter welchen der Kammweg und mehr noch der sogen. Leiterweg zwischen Schreiberhau und Agnetendorf mit weiterem Anschluß über Hintersaalberg, Hain und Baberhäuser nach Brückenberg einige Bedeutung hatte²⁾. Im

1) DAUSTER, G.: 50 Jahre verkehrswirtschaftliche Entwicklung usw. 1930, S. 91.

2) Vgl. z. B. die Karte bei HOSER, a. a. O. 1804.

ganzen war das Netz aber noch sehr weitmaschig und blieb es auch in den nächsten Jahrzehnten. Der frühe Wanderverkehr hatte an seinem Zustandekommen nur sehr geringen Anteil gehabt; lediglich einige kurze Wegstrecken lassen sich direkt auf ihn zurückführen, wie der kleine Zugangsweg zum Kochelfall, der etwas längere Zugangsweg zum Zackenfall, der Aufstieg vom Koppenplan auf die Schneekoppe u. ä. Erst in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts nahm die weitere Entwicklung des Wegenetzes ein schnelleres Tempo an. Der Handelsverkehr zwischen dem Sudetenland und Schlesien hatte sich auf modernere Verbindungen verlagert, Wald- und Viehwirtschaft stellten kaum andere Wegeansprüche als zuvor. Aber der Fremdenverkehr war zum Massenverkehr und damit zur treibenden Kraft geworden. In rascher Folge entwickelte sich um jeden Fremdenverkehrsort ein dichtes Netz von Promenaden- und Wanderwegen, vermehrten sich die Zugänge von ihnen zur Kammlandschaft und auch die Querverbindungen an den Hängen. Neue Bahnen schuf der Wintersport. Hatte das Wegenetz der höheren Gebirgslagen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Gesamtlänge von schätzungsweise nur 150 km, so entfallen heute schon allein auf die Gemeinde Schreiberhau 100 km Wanderwege. Auch im Zustande der Wege war eine Änderung eingetreten; waren sie ehemals ausschließlich Naturwege, so sind heute viele Strecken befestigt und beschottert und fast alle unter ständiger Pflege. Ein entscheidendes Moment für diese Entwicklung auf der schlesischen Gebirgsseite war die Begründung des Riesengebirgsvereins, Sitz Hirschberg i. R. Von ihm und seinen Sektionen in allen Gebirgsorten ging in erster Linie die Initiative zur Verdichtung und Beschilderung des Wegenetzes aus, und von ihm allein wurden seit seiner Gründung im Jahre 1880 mehr als 300 km Wanderweg neu angelegt und unterhalten¹⁾, ein Beispiel, dem natürlich auch die Gemeinden, Gastbaudenbesitzer usw. nacheiferten. So hebt auch die moderne Entwicklung des Wegenetzes erst richtig mit dem Jahre 1880 an. Das heutige, sehr bemerkenswert dichte Netz ist mit Ausnahme nur weniger Strecken, wie unser Überblick zeigte, ein Ergebnis des Fremdenverkehrs.

Die geschilderte Entwicklung der Verkehrsverhältnisse hat — ein kurzes Besinnen darauf mag genügen — auch erhebliche

1) Bericht hierüber in der Zschr. Der Wanderer im Riesengebirge. 1930, S. 101.

landschaftliche Änderungen herbeigeführt. Mehr als ehemals und mehr auch als in wirtschaftlich anders struierten Räumen sind in unserem Fremdenverkehrsgebiet die Elemente des Verkehrs zu hervortretenden Erscheinungen des Landschaftsbildes geworden. Schon allein flächenmäßig haben sie sich einen großen Raum erobert; entfielen z. B. in der Gemeinde Schreiberhau im Jahre 1864 nur 24 ha auf Wege, Straßen und Verkehrsplätze, so im Jahre 1937 rd. 97 ha, in der Gemeinde Krummhübel ehemals 3,5 und heute 28 ha. In großer Zahl und Dichte durchziehen die Verkehrswege die Landschaft; wie ein Spinnennetz lehnen sie sich an Hirschberg als den Zentralpunkt an und heben in der Karte des Deutschen Reiches (Blatt Hirschberg — 1:100 000) das Fremdenverkehrsgebiet als eine durchaus eigene Verkehrsgrößlandschaft eindrucksvoll von den Nachbarräumen ab. Auch die *Ortsbilder* haben eine Veränderung erfahren. In manchen Orten sind nach Ausweis der Katasterpläne die Hauptstraßen wesentlich verbreitert worden. Straßenbahn- und Eisenbahnhöfe mit ihren Gebäudeanlagen, Postanstalten mit großen Wagenhöfen und Wagenhallen, Großtankstellen, Parkplätze und Großgaragen sind als neue Komponenten in ein Bild hineingewachsen, das wenig zuvor noch ganz dörflichen Ausdruck hatte.

Angesichts der Vielheit der Einzelwirkungen, die der Fremdenverkehr auf die Verkehrsverhältnisse ausübte, drängt sich zum Schluß noch die Frage auf, ob die Summe seiner Einflüsse auf das gesamte Verkehrsgefüge typisierend gewirkt hat. Diese Frage ist nicht leicht zu beantworten, weil sie ähnlich nie gestellt wurde, und es daher auch an Vergleichsmöglichkeit fehlt. In Bezug auf die Wirtschaft gestellt, könnte sie eher eine Antwort finden. Daß das Riesengebirgsgebiet auch mit seinem Verkehrsgefüge gegenüber den Nachbarräumen eine Sonderstellung einnimmt, wurde schon gesagt. Aber was ist an diesem Verkehrsgefüge wirklich typisch nur für den Fremdenverkehr? Soweit es das Verkehrsnetz anbelangt, ist sicher bezeichnend die große Zahl und Dichte der Wanderwege, vielleicht auch das Vordringen sehr guter Straßen bis relativ weit ins Gebirge hinein; soweit es die Verkehrsbelastung angeht, die betonte Vorrangstellung des Personenverkehrs, die relativ große Dichte und Häufigkeit der Autobusverbindungen und deren weitgehende Einstellung auf den periodischen Ablauf des Fremdenverkehrs, ferner die relativ große Zahl von Personenzügen, Wochenend- und Sonderzügen auf den Schienenbahnen und schließlich noch die besonders starke Beteiligung auch von privaten

Kraftfahrzeugen am Gesamtverkehr. Damit erschöpft sich schon die Antwort, aber gewiß einstweilen nur mangels Vergleichsmaterials; doch ist die Frage als solche geographisch wert, wiederholt gestellt zu werden.

Q Siedlungsgeographische Auswirkungen des Fremdenverkehrs.

1. Vergrößerung und Gefügeveränderung des Häuserbestandes.

Unter den landschaftlichen Veränderungen, die der Fremdenverkehr zeitigte, stehen die siedlungsgeographischen, nach Ausdruck und bildhafter Bedeutung obenan. Sie sind es vor allem, die dem Fremdenverkehrsgebiet den Charakter einer physiognomischen Ganzheit verliehen haben.

Bei einer Durchwanderung der Fremdenverkehrsorte des Riesengebirges gelangt man unter dem starken Eindruck der zahlreichen, ausschließlich für die Aufnahme von Fremden errichteten Landhäuser, Villen, Fremdenheime und Hotels zwangsläufig zu der Annahme, daß der Fremdenverkehr überall eine außerordentliche Vermehrung der Wohnstellen, also eine außerordentliche Vergrößerung der Orte nach sich gezogen habe. Dieser Eindruck stimmt im großen und ganzen, muß aber eine kleine Einschränkung erfahren. Überprüft man ihn nämlich an Hand der Katasterpläne oder durch Vergleich älterer und neuerer Ortspläne, dann ergibt sich — was der Beobachtung sehr leicht entgeht —, daß viele der neuen Fremdenhäuser, die man als völlige Neugründung von Wohnstellen ansprach, auf alten Wohnstellen stehen, die unter Aufgabe ihrer früheren wirtschaftlichen Zweckbestimmung eine Neubebauung erfuhren, um dem Fremdenverkehr als dem neuen und ertragreicheren Wirtschaftszweig dienstbar gemacht zu werden. Trotz dieser Einschränkung ist aber die Vermehrung der Wohnstellen in den Fremdenverkehrsorten noch sehr bedeutend gewesen. Über ihr tatsächliches Ausmaß in den einzelnen Orten belehrt die Häuserstatistik, aus der die Tab. XVI einen Auszug darstellt. Diese Tabelle ist so abgefaßt, daß sie außer einem Überblick über die zahlenmäßige Entwicklung der Wohnhausbestände seit 1786 auch einen Vergleich wirtschaftlich verschieden struierter Orte erlaubt. Eine Gruppe a umfaßt Siedlungen des weiteren Riesengebirgsbereiches in Gebirgs-, Gebirgsrand- und Vorlandlage mit rein oder überwiegend agrarischem und einst auch teilweise heimindustriellem Wirtschaftsgefüge. Eine Gruppe b enthält Siedlungen, in deren Wirtschaft die Industrie maßgeblich ist, die Landwirt-

schaft an Bedeutung zurücktritt, aber auch der Fremdenverkehr wenigstens teilweise eine recht wichtige Rolle spielt, wie z. B. in Petersdorf, Herischdorf, Schmiedeberg und Hermsdorf. Die letzte Gruppe c umfaßt die Orte, in welchen heute der Fremdenverkehr der alleinige oder doch maßgebliche Faktor in der Wirtschaft ist.

Tabelle XVI.

Entwicklung des Bestandes an bewohnten Wohnhäusern im weiteren Riesengebirgsbereiche ¹⁾.

	um 1785	1864	1885	1905	1925	Zunahme bezw. Abnahme bis 1925 in % des jeweils niedrigsten Standes seit 1864
a) in Siedlungen vorwiegend agrarischer Wirtschaft						
Waltersdorf	86	85	86	74	70	— 19
Voigtsdorf	230	218	231	222	220	— 5
Södrich	40	43	43	39	39	— 9
Seiferschau	196	195	?	186	183	— 6
Reibnitz	223	207	198	169	156	— 25
Neukemnitz	78	84	80	71	63	— 25
Hindorf	112	112	108	98	98	— 13
Gotschdorf	89	85	76	69	71	— 21
b) in Siedlungen mit Landwirtschaft, Industrie und Fremdenverkehr						
Schmiedeberg	?	449	477	490	550	+ 23
Petersdorf	234	250	292	310	355	+ 42
Hermsdorf	244	274	280	318	399	+ 45
Herischdorf	248	254	306	359	458	+ 80
Erdmannsdorf	142	131	?	139	176	+ 34
c) in Siedlungen mit heute maßgebendem Fremdenverkehr						
Warmbrunn	306	345	361	424	529	+ 53
Schreiberhau	287	411	508	595	854	+ 108
Krummhübel	97	102	110	145	239	+ 134
Brückenberg	43	44	44	56	83	+ 89
Hain	83	83	85	118	136	+ 64
Kiesewald	36	40	40	45	88*	+ 110
Wolfshau	17	17	17	19	35*	+ 100
Arnsdorf	212	214	217	240	245	+ 14
Querseiffen	29	33	33	43	57	+ 93

* für 1935

1) Das Jahr 1785 nach ZIMMERMANN, A. F. Beiträge zur Beschreibung von Schlesien. Bd. VI. Brieg 1786. — Alle andern Jahre nach amtlichen Statistiken, Gemeindelexika usw.

Ein Vergleich dieser Gruppen fällt nun geradezu erschütternd für die agrarischen Siedlungen aus. Stagnation und Niedergang sind die Kennzeichen ihrer Entwicklung. Das Eingehen mancher Hausgewerbe und Heimindustrien, Veränderungen in der Landwirtschaft und die zunehmende Landflucht bedingen seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts einen teilweise außerordentlich starken Abgang von Wohnstellen. Auf dem Hintergrunde dieses Negativen hebt sich besonders klar und gegensätzlich die positive Entwicklung der Hausbestände der Gruppe c, der Fremdenverkehrsorte ab. Wir haben eine tiefere Berechtigung zu dieser Schwarzweiß-Malerei, weil die meisten Siedlungen der Gruppe c, so Krummhübel, Brückenberg, Agnetendorf, Hain, Mittelschreiberhau, Niederschreiberhau und andere ursprünglich eine ähnliche Wirtschaftsstruktur hatten wie die Siedlungen der Gruppe a und auch bis über die Mitte des letzten Jahrhunderts hinaus eine grundsätzlich gleiche Entwicklung des Häuserbestandes erfuhren. Dieser Umstand verdient besondere Beachtung, weil er die Vermutung erlaubt, daß auch die weitere Entwicklung der betreffenden Siedlungen ebenso eine Abnahme des Häuserbestandes bedeutet hätte wie bei den rein agrarischen Siedlungen, wenn nicht die Fremdenverkehrswirtschaft in die Entwicklung eine positive Tendenz gebracht hätte. Die Ansätze zu einem Häuserverlust waren durchaus da (vgl. Hartenberg und Saalberg), und er hätte in den Gebirgssiedlungen mit ihren wesentlich kärglicheren natürlichen Wirtschaftsgrundlagen wahrscheinlich größere Ausmaße angenommen als in den Vorlandssiedlungen mit ihren besseren Boden- und Verkehrsverhältnissen. Diese Vermutung findet eine weitere Stütze in dem Wüstwerden vieler Bauden in den höheren Teilen des Gebirges auf der sudetendeutschen Seite im Laufe des vorigen Jahrhunderts aus wirtschaftlichen Ursachen. So liegt also die tiefere Bedeutung des Fremdenverkehrs in Bezug auf den Häuserbestand der Siedlungen darin, daß er alle Fremdenverkehrssiedlungen nicht nur schlechthin vergrößerte, sondern vor allem die Gebirgssiedlungen vor einem andernfalls sicher bevorstehenden Niedergang bewahrte. Allen Fremdenverkehrssiedlungen hatte dieser Niedergang — der Vollständigkeit halber muß es erwähnt werden — nicht gedroht. In Bad Warmbrunn hatte der Fremdenverkehr schon Jahrhunderte hindurch eine aufsteigende Entwicklung veranlaßt, und in Orten wie Schreiberhau, Giersdorf, Hermsdorf und auch Petersdorf hatte die Entwicklung lokaler Industrien und auch die gebirgswärtige Verlagerung der Leinwandproduktion seit

dem ausgehenden 18. Jahrhundert vor einem Niedergang geschützt. Als diese Leinwandproduktion in den Gebirgsrand- und Vorlanddörfern eine Einschränkung erfuhr oder ganz aufhörte, fing glücklicherweise der Fremdenverkehr an, für Wirtschaft und Siedlungsbestand Bedeutung zu erlangen.

Die Siedlungen der Gruppe b unserer Tabelle, Orte mit starkem industriellen und gewerblichen Wirtschaftsgepräge, haben ebenfalls eine positive Entwicklung des Häuserbestandes durchgemacht. Sie ist aber merklich schwächer gewesen als in den höheren Fremdenverkehrsorten und auch noch schwächer, als man auf Grund der in der Tabelle angeführten Zahlen annehmen müßte; denn gerade die Industrieorte mit der stärksten Vermehrung des Häuserbestandes haben neben der Industrie noch eine recht beachtenswerte Fremdenverkehrswirtschaft (vgl. Tab. XVI mit Fig. 1), die hier möglicherweise sogar der stärkere Faktor in der neueren Siedlungsentwicklung gewesen ist.

Alles in allem lehren die Vergleiche, daß zumindest im Rahmen kleinerer Orte, wie sie hier zur Rede stehen, der Fremdenverkehr ein die Ortsentwicklung bedeutend stärker belebendes Element ist als irgend ein anderer Wirtschaftszweig; er ist dies relativ betrachtet auch in solchen Orten, an deren Gesamtwirtschaft er einen nur geringeren Anteil hat als andere Wirtschaftsgruppen oder -zweige. Es ist so, daß diese ortsbildende Äußerung des Fremdenverkehrs mit zu seinem Wesen gehört und in seiner außerordentlich hohen Forderung nach Wohnraum begründet liegt. Jeder Wirtschaftszweig stellt seine diesbezüglichen Forderungen; aber dieselbe Zahl von Menschen, die in der Landwirtschaft, im Gewerbe oder in der Industrie tätig ist, benötigt in der Regel weniger Wohnraum, als wenn sie ihren Erwerb in der Fremdenverkehrswirtschaft sucht, weil sie hier über den Eigenbedarf hinaus noch ein bedeutendes Mehr für die Unterbringung der Gäste benötigt. Hierin beruht letztlich die stärkere siedlungsgeographische Dynamik des Fremdenverkehrs, und er wird, wo immer er zum Ansatz und zur Weiterentwicklung gelangt, nur selten seine hohen und dazu im einzelnen sehr spezifischen Raumforderungen von vornherein erfüllt finden und sich selber das schaffen, was er benötigt.

Wir haben hier die ortsbildende Dynamik für den Fremdenverkehr schlechthin festgestellt, wollen aber angesichts der Mannigfaltigkeit seiner Zusammensetzung ergänzend fragen, ob hinsichtlich dieser Dynamik Unterschiede zwischen den verschiedenen Fremdenverkehrsarten bestehen. Das Material liegt für diese Frage

im Riesengebirge nicht besonders günstig, läßt aber doch wenigstens einige Erkenntnisse zu.

Bezüglich der Gebirgssiedlungen besteht zwischen der Häuserstatistik und dem geschichtlichen Ablauf des Fremdenverkehrs im Gebirge eine gewisse Unstimmigkeit. Konnte früher für den Fremdenverkehr im Gebirge auf ein Alter von Jahrhunderten erkannt werden, so bekundet aber die Häuserstatistik die Vergrößerung der Gebirgssiedlungen unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs erst für die Zeit nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Für dieses späte Einsetzen der verstärkten baulichen Entwicklung kommt der zu ziemlich gleicher Zeit einsetzende Massenverkehr als primäre Ursache nicht so sehr in Frage, als es zuerst den Anschein haben könnte, obgleich er nachher den Umfang der Rückwirkungen auf das Siedlungsbild entscheidend bestimmte. Unterzieht man nämlich die Geschichte des Fremdenverkehrs und die Häuserstatistik einem strengeren Vergleich und nimmt vor allem auch die Eintragungen über bauliche Veränderungen in den Gebäudesteuerrollen des Katasteramtes zu Hilfe, so zeigt sich, daß in allen Orten die verstärkte bauliche Tätigkeit erst einsetzte, nachdem der *Sommerfrischenverkehr* in ihnen festen Fuß gefaßt hatte. Hatte sich Jahrzehnte hindurch am ziffernmäßigen Bestand und an der Verfassung der Häuser nahezu gar nichts gewandelt, waren demgemäß die Eintragungen über Gebäudeveränderungen in die Kataster Jahrzehnte hindurch äußerst spärlich, so ändert sich das schlagartig nach dem übrigens von Ort zu Ort verschiedenzeitlichen Beginn des Sommerfrischenverkehrs. Ganz plötzlich häufen sich die Umbauten, Anbauten, Ergänzungsbauten — meistens Dachausbauten und Bauten von Nebenhäusern, Wagenremisen, Veranden, Erkern, Kolonnaden usw. —, und ebenso plötzlich beginnt die Schöpfung neuer Wohnstellen. Später, nur unterbrochen durch die Kriegsjahre und eingeschränkt durch die Krisenjahre von 1930—1933, setzt sich diese Bautätigkeit von Jahr zu Jahr meist noch gesteigert fort (Fig. 8)¹⁾. Ihre Zweckbestimmung für den Fremdenverkehr wird durch die Ortsbeobachtung und durch die Eintragungen in die Kataster ganz offenbar. Die in allen Orten verfolgbare strenge zeitliche Parallelität zwischen dem Anfang des Sommerfrischenverkehrs und dem Anfang der stärkeren Ortsveränderung ist zwingend, *den Sommerfrischenverkehr in den*

1) Die Fig. 8 veranschaulicht an einem ganz willkürlich herausgegriffenen Beispiel den außerordentlichen Umfang der baulichen Tätigkeit für einen relativ kurzen, dazu noch die Kriegsjahre mitumfassenden Zeitraum.

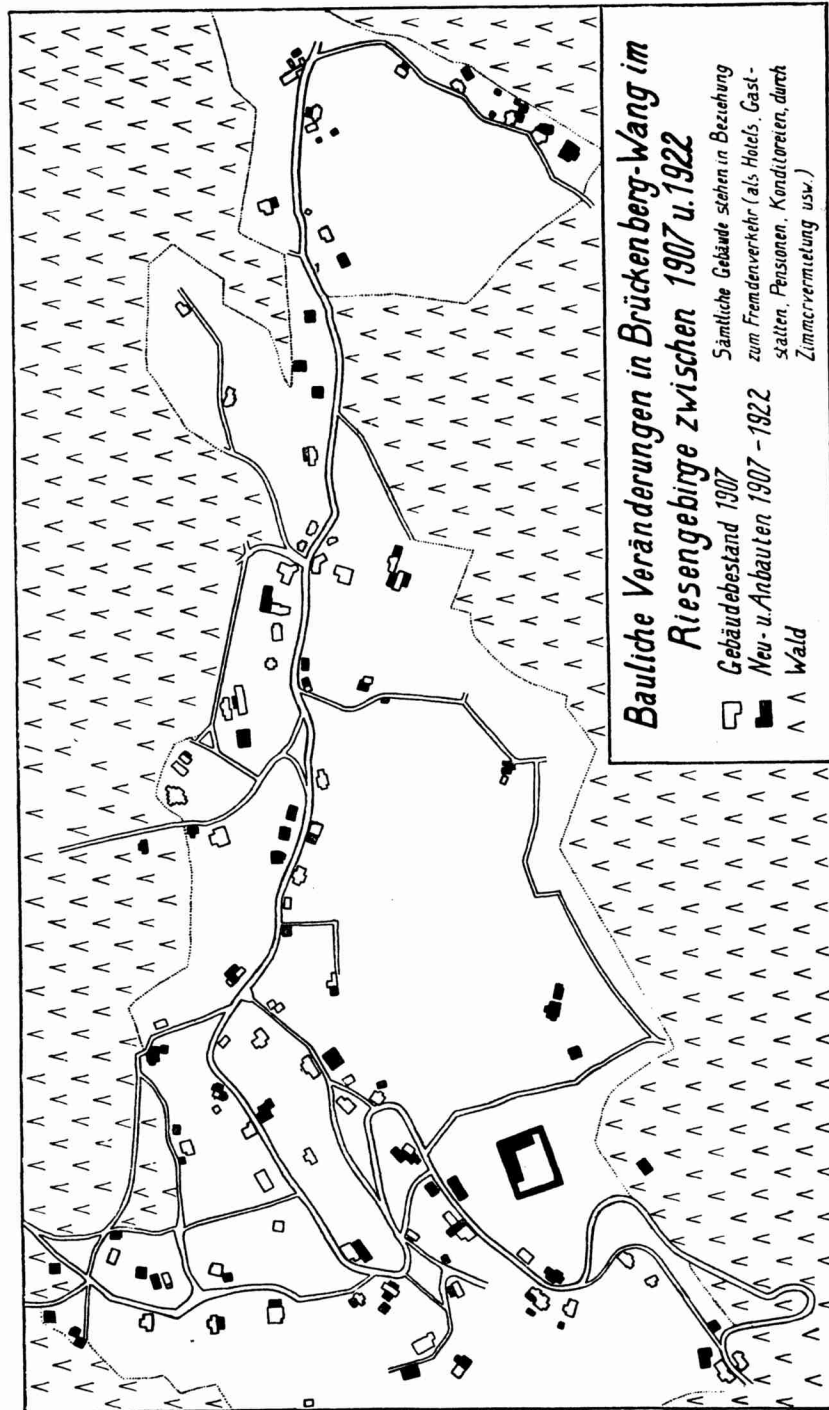


Fig. 8. Bauliche Veränderungen in Brückenberg-Wang.

Gebirgssiedlungen als den wichtigsten Ortsgestalter anzusehen, ihm in ganz besonderem Maße ortsbildende Kraft zuzuerkennen. Wie sich hieraus ergibt, hat der dem Sommerfrischenverkehr vorausgehende Fremdenverkehr keine wesentlichen Ortsveränderungen gezeitigt. Es war dies in den Gebirgsorten nahezu ausschließlich der *Wanderverkehr*. Nur die Vergrößerung und Neuschöpfung einiger weniger Gasthäuser war das Ergebnis seines Einflusses. So wurden einige Gebirgsbauden durch ihn zu Gastbauden, entstanden Verkaufsbuden in verschiedenen Orten und 1821 der Gasthausbetrieb an der Ruine Kynast u. ä. *Diese geringe Gestaltungskraft des Wanderverkehrs* könnte man auf seinen damals noch mäßigen Umfang zurückführen. Doch hat er auch in späterer Zeit, nachdem er zum Massenverkehr ausgewachsen war, nicht viel mehr hervorgebracht. Selbst in seinem Hauptfelde, den höchsten Gebirgsteilen, sind durch ihn als Neuschöpfung im wesentlichen nur Einzelsiedlungen entstanden, so die Schneegrubenbaude (1831), die Prinz Heinrich-Baude (1888/89), die Melzergrund-Baude (in erster Anlage 1901), die Reifträgerbaude (1922), das Rübezahlkammhaus (1929) u. a. Andere ältere Bauden haben sich unter seinem Einfluß vergrößert; und allein am Fuße der Schneekoppe auf dem Koppenplane ist es zur Bildung einer Gruppensiedlung aus einigen Gastbauden und Andenkenverkaufsbuden gekommen (Abb. 5). Im Vorlande des Riesengebirges und in den dörflichen Siedlungen ist sein Einfluß auch nicht größer gewesen. Einzelne Bauten, wie Jugendherbergen, sind sicher eindeutig die Schöpfungen des Wanderverkehrs, an anderen hat er aber nur mitgewirkt, so an der Errichtung vieler Hotels und Gasthäuser, die in den Sommerfrischenorten ja weniger von den Sommerfrischlern als von den nur kurz weilenden Gästen aufgesucht werden. Im ganzen ergibt sich somit für den *Wanderverkehr eine wesentlich geringere ortsbildende Dynamik als für den Sommerfrischenverkehr*. Die Gründe dafür liegen darin, daß der Wanderverkehr allgemein mit einem geringeren Übernachtungsverkehr verbunden ist, der im Riesengebirge umso kleiner ausfällt, als die ganze Landschaft ja in wenigen Tagen durchwandert sein kann, der einzelne Wanderer also nur zu wenigen Übernachtungen gezwungen ist.

Damit ist für wenigstens zwei Fremdenverkehrsarten eine große Unterschiedlichkeit ihrer ortsbildenden Kraft erkannt. Wie es sich mit den übrigen Fremdenverkehrsarten verhält, ist schwerer zu entscheiden, am leichtesten noch für den *Bäderverkehr*, der, wie die ganze Baugeschichte Warmbrunns erläutert, an ortsbildender Kraft dem Sommerfrischenverkehr sicher nicht nachsteht. Für den

Wintersport läßt sich im Riesengebirge in dieser Hinsicht gar kein rechtes Bild gewinnen. Er begann meistenorts zeitlich später und war an Umfang stets geringer als der Sommerfrischenverkehr, so daß er in dem Siedlungsraum Platz fand, den der Sommerfrischenverkehr geschaffen hatte. Man müßte ein geeigneteres Gebiet wählen, um seine ortsbildende Kraft genauer studieren zu können. — Was letztlich noch den *Durchgangsfremdenverkehr* angeht, so lehrt wenigstens der örtliche Eindruck, daß sein Gestaltungsvermögen weit hinter allen anderen Fremdenverkehrsarten mit Ausnahme des Wanderverkehrs steht. Somit ergibt sich im ganzen eine gewisse Gruppierung der Kräfte, an deren Anfang im Riesengebirge der Sommerfrischenverkehr und Bäderverkehr als ziemlich gleichwertig stehen, in weitem Abstände gefolgt vom Wanderverkehr und vom Durchgangsfremdenverkehr. Für die Entwicklung der Ortsbilder tritt natürlich eine Summierung der ortsbildenden Kräfte der jeweils vertretenen Fremdenverkehrsarten ein, aber dies im wesentlichen nur dann, wenn diese Fremdenverkehrsarten im Laufe des Jahres eine Gleichzeitigkeit haben; bei einem jahreszeitlichen Nacheinander, wie es beim Sommerfrischen- und Wintersportverkehr der Fall ist, kommt die ortsbildende Kraft der einen Fremdenverkehrsart gar nicht oder nicht voll zur Entfaltung.

Es ist selbstverständlich, daß die baulichen Änderungen und vor allem die Vergrößerung der Häuserbestände große *Wandlungen im Grundrißbild* der Fremdenverkehrsorte zur Folge haben mußten. Indem der Siedlungsausbau sich zudem in allen Fällen nicht aufs Geratewohl vollzog, sondern wiederum außer durch örtliche Gegebenheiten auch durch bestimmte Belange des Fremdenverkehrs dirigiert zu sein scheint, muß er noch etwas genauer betrachtet werden.

Die höheren Gebirgssiedlungen Schreiberhau, Brückenberg, Oberkrummhübel, Hain, Saalberg, Kiesewald, auch Agnetendorf usw. waren ihrem ursprünglichen Grundriß nach sehr lockere Streusiedlungen, deren Wohnstellen durch große Wiesen-, Weiden- und Ackerflächen weit voneinander getrennt waren. Durch teilweise Bebauung dieser Trennungsflächen ist hier überall eine wesentliche Verdichtung des Häusergefüges eingetreten, ohne aber soweit fortgeschritten zu sein, daß der Streusiedlungscharakter als solcher dadurch aufgehoben worden wäre; vielmehr ist allen Orten noch heute ein völlig unregelmäßiger Streusiedlungsgrundriß und eine innige Durchdringung von Landschaft und Ortschaft eigen (Abb. 2 u. 3), die als besonderer Vorzug dieser Orte gelten muß (S. 71 f.).

Es scheint so, daß aus dem Fremdenverkehr selbst die Tendenz hervorgehe, ein möglichst lockeres Häusergefüge zu wahren: Der Ausbau erfolgte viel weniger in den älteren und tiefer gelegenen und dazu schon vorher weitgehend verdichteten Ortsteilen als in den oberen, von jeher besonders locker gefügten und meist auch außerhalb der Talkerben gelegenen Ortsteile und ebenso wenig in den raumengen und zur Verdichtung drängenden Taltiefen als in den weiträumigeren höheren Talhang- und Riedelhanglagen. Diese Verhältnisse wiederholen sich geradezu gesetzmäßig bei allen Gebirgssiedlungen. Das darin liegende Drängen nach oben, das ähnlich in der räumlichen Entwicklung des Gebirgsfremdenverkehrs festzustellen war (Kap. I, C), war in Bezug auf den Siedlungsausbau das bewußte oder unbewußte Begegnen der eventuellen Gefahr zu starker Häuserverdichtung und zugleich auch das Aufsuchen der landschaftlichen und lokalklimatischen Vorzüge der höheren Hanglage. Diese gewährt der einzelnen Wohnstelle mehr Raum als die Tallinie, erlaubt Ortschaften und Ortsteilen infolgedessen eine größere Offenheit und Lockerheit und gibt ihnen zudem die Aussicht auf weitere Landschaftsbilder; sie bewahrt vor allem vor den klimatischen Nachteilen der Tallage, den winterlichen und nächtlichen Strömungen und Stauungen von Kaltluftmassen, vor dem langen und tiefen Bergschatten und der größeren Bodenfeuchtigkeit und gibt statt dessen längere und stärkere Belichtung und Besonnung, bessere Ortsdurchlüftung und geringere Luft- und Bodenfeuchtigkeit. Meidung zu großer Häuserverdichtung und die Bevorzugung der lokalklimatischen günstigeren Hanglage sind zwei Momente, die ebenso als Ausdruck wie als Erfüllung einer vom Gebirgsfremdenverkehr ausgehenden Forderung nach Licht, Luft und möglichst schöner Aussicht erscheinen.

Es gibt nur ganz wenige Stellen in den genannten Ortschaften, an welchen der Siedlungsausbau die geschilderten Prinzipien nicht befolgte. Dazu gehören insbesondere die Hauptstraße in Krummhübel und die Wilhelmstraße in Schreiberhau (Abb. 6). Hier ist der Ausbau teilweise sogar bis zur Bildung geschlossener Straßenfronten fortgeschritten. In beiden Fällen handelt es sich aber um Geschäftsstraßen, um eine aus allen möglichen Komponenten des Wirtschafts- und Verkehrslebens zusammengesetzte Klein-City. Hier finden sich in gedrängter Lage und buntem Durcheinander die Verkehrsämter, das Postamt, große Hotels, Kaffeehäuser, Weinstuben, Vergnügungsstätten, Kino und dazu ein Vielerlei von Geschäften; alles das in nicht besonders langer Ausdehnung längs der Hauptverkehrsstraße,

die von vielen Tausenden von Fremden, ob ankommend oder abfahrend oder durchreisend, benutzt werden muß und hierdurch den besonderen Anreiz zur Geschäftsstraßenbildung gab. Da in den kleineren und mittleren Fremdenverkehrsorten des Gebirges wohl eine gewisse Häufung der Geschäfte längs der Hauptverkehrsstraßen zu beobachten ist, aber ähnlich ausgesprochene Geschäftsstraßen einstweilen noch fehlen, dürfen wir schließen, daß ihr Zustandekommen einen größeren Umfang des Fremdenverkehrs voraussetzt, wie er in Krummhübel und Schreiberhau erreicht ist. Auch in den Gebirgsrand- und Vorlandsorten fehlen derartig ausgeprägte Geschäftsstraßen oder Geschäftsviertel mit Ausnahme von Bad Warmbrunn.

Sehr viel weiter als in den höheren Gebirgssiedlungen — unberücksichtigt ihre Geschäftsstraßen — ist die Verdichtung des Häuserbestandes in allen übrigen Fremdenverkehrssiedlungen gediehen. Petersdorf, Hermsdorf, Giersdorf, Seidorf und alle anderen Orte des Gebirgsrandes und des Vorlandes waren ursprünglich sehr lockere Waldhufendörfer. Die Entwicklung von Industrien, Holz- und Glasindustrie und vor allem die Leinwandbereitung, hatte schon in einigen Siedlungen eine erhebliche Vermehrung und Verdichtung der Wohnstellen herbeigeführt, noch ehe der Fremdenverkehr recht zur Geltung kam; er hat dann im wesentlichen fortgesetzt, was andere Wirtschaftszweige bereits eingeleitet hatten. Im ganzen ist dadurch außer einer weitgehenden Verdichtung der Häuserzeilen auch eine Erweiterung der Ortsflächen hinter den Häuserzeilen, mitunter in Gestalt von Villenvierteln, eingetreten, so daß ortsphysiognomisch der ursprüngliche Waldhufencharakter der Siedlungen auch z. T. vollends verwischt ist (Abb. 4). Der Grundriß jeder Ortschaft ist heute ein langes schmales Band mit ein oder zwei Längsstraßen und mehr unregelmäßig verteilten Wohnstellen. Aber die Wohnstellen (Gebäude-, Hofraum- und Hausgartenfläche) stoßen hier im Gegensatz zu den Streusiedlungen unmittelbar aneinander. Dadurch ist die Dichte des Häuserbestandes wesentlich größer als in den Streusiedlungen, steigert sich aber andererseits dank der Hausgärten nicht bis zur Bildung geschlossener Straßenfronten. Hier sind also die Hausgärten das Mittel zur Vermeidung eines zu dichten Häuserstandes.

Am längsten und nachhaltigsten hat der Fremdenverkehr auf die bauliche *Gestaltung Warmbrunns* Einfluß genommen. Wir haben uns früher schon zur Aufhellung der Geschichte des Bäderverkehrs gelegentlichen Nachrichten über bauliche Veränderungen in früheren

Jahrhunderten bedient (S. 22). Manche alte Bauten sind auch als Zeugnisse früherer Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf unsere Gegenwart überkommen. Neben diesen Quellen geben auch alte Ortsansichten und alte und neue Ortspläne ein Bild von der Entwicklung des Badeortes. Ihnen ist zu entnehmen (vgl. Fig. 9), daß Warmbrunn schon am Ende des 18. Jahrhunderts nur noch im Westen längs der Voigtsdorferstraße und längs der Hermsdorferstraße, dann im Norden am „Sand“, der heutigen Zietenstraße, und im Osten in der Fortsetzung der Hirschbergerstraße ländliches Gepräge mit lockerem Häusergefüge besaß, und daß sich zwischen diesen beiden parallel laufenden Straßenzügen schon damals ein recht dichter Ortskern entwickelt hatte. In diesem Ortskern liegt der Badeplatz, und um diesen herum und in seiner Nähe gruppieren sich alle wichtigen und größeren Bauten. Auf der einen Seite befinden sich seit Jahrhunderten die Anlagen der Propstei, darunter das schöne Lange oder Steinerner Haus, dessen Bedeutung seit 1535 auch nur die ist, einer möglichst großen Zahl von Gästen des

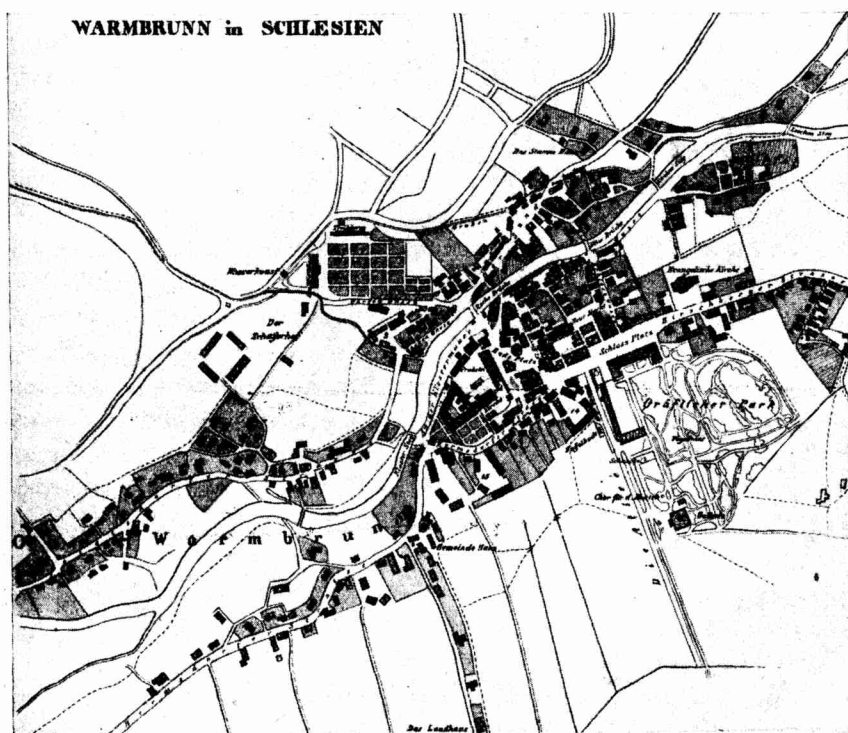


Fig. 9. Bad Warmbrunn im Anfang des 19. Jahrhunderts.
Nach einem zeitgenössischen Plane.

propsteilichen Bades Unterkunft zu geben. Vor seiner Ostfront zieht sich eine lange Reihe niedriger Verkaufsbuden hin. Auf der anderen Seite des Badeplatzes und im weiteren Anschluß daran stehen Gasthöfe, Geschäftshäuser, Post, Apotheke, Wohnhäuser der Ärzte, in der Nähe auch das Theater und schließlich das Gräfliche Schloß. Alles in engster Anlehnung an die warmen Quellen, die so schon in der Frühzeit der Ortsentwicklung zum bestimmenden Prinzip geworden sind. In ihrer Nähe hatte sich alles zusammengefunden, war eine erhebliche Konzentration des Wirtschafts- und BADELEBENS und damit auch eine Verdichtung des Häuserbestandes bis zur Bildung städtischer Straßenfronten eingetreten. Alles das wird sehr verständlich, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die Mehrzahl der Badegäste aus Krankheitsgründen der Kur oblagen und zur Vermeidung von Erkältungen nach dem Bade und auch aus Bequemlichkeit in möglichster Nähe der Quellen ihre Wohnung zu haben wünschten. Eine ebenso verständliche weitere Folge war es, daß sich dorthin auch alle Geschäfts- und Gewerbetreibenden hingezogen fühlten, um ihren Hauptkunden nahe zu sein.

Die spätere Entwicklung bis auf die Gegenwart hat diesen Ortskern noch weiter verdichtet und ihn auf das nördliche Zackenufer in den Bereich der Zietenstraße und ihrer Nebengäßchen ausgedehnt, weiter auch eine erhebliche Verdichtung im Zuge der Hirschberger-Hermsdorferstraße, dem Hauptverkehrsband des Ortes, herbeigeführt. Daneben sind als Neues im Laufe der letzten Jahrzehnte im Süden, Norden und Osten des Ortes locker gefügte Villenviertel oder Ortsrandsiedlungen entstanden, für die der Bäderverkehr kaum mehr die primäre Ursache gewesen ist, obgleich auch diese neuen Ortsteile durch Zimmervermietung an der Fremdenverkehrswirtschaft sehr regen Anteil haben.

Schauen wir auf das über die Ortsverdichtung Gesagte zurück, so ist einerseits für alle Fremdenverkehrsorte eine Häuserverdichtung festzustellen, andererseits aber gewissermaßen eine Skala verschiedener Dichtegrade zu erkennen, deren eines Extrem der Ortskern von Warmbrunn, deren anderes die Streusiedlungen oder — wenn man auch diese mit berücksichtigen will — die Einzelsiedlungen in den höchsten Gebirgstteilen, dem Hauptwandergebiet, darstellen. Diese graduellen Unterschiede sind zu einem Teil zweifellos durch lokale Gegebenheiten bedingt, im Falle des dichten Ortskerns von Warmbrunn z. B. mit durch das nur punktförmige Auftreten der natürlichen Grundlagen des Bäderverkehrs, der

warmen Quellen; zum anderen und sicherlich größeren Teil sind sie aber das Ergebnis bestimmter Anforderungen oder Voraussetzungen der verschiedenen Fremdenverkehrsarten, wie es am deutlichsten im Falle der Gebirgsfremdenverkehrsarten und im Falle des Bäderverkehrs zu erkennen war.

Man könnte allerdings einwenden, daß hier Orte mit sehr verschieden langer Einflußdauer des Fremdenverkehrs verglichen seien, und daß die höheren Gebirgsorte — wenn der Fremdenverkehr erst einmal einen gleichfalls jahrhundertlangen Einfluß auf sie gehabt haben würde — vielleicht ebenso verdichtet sein werden, wie der Ortskern von Warmbrunn. Wir können diesem Einwand durch eine Betrachtung der Entwicklung der *Wohnflächen* begegnen, wobei als Wohnfläche eines Ortes mit Rücksicht auf die nur so faßbare Statistik die Summe seiner Gebäude-, Hofraum- und Hausgartenflächen gelten möge. Daß diese Wohnfläche mit dem Ausbau der Orte in jedem Fall eine Vergrößerung erfuhr, ist eine Selbstverständlichkeit; und doch verdient sie besondere Hervorhebung, weil das prozentuale Ausmaß dieser Vergrößerung seit 1864 in allen Orten um vieles größer war als die prozentuale Zunahme des Häuserbestandes (vgl. Tab. XVII). Der Grund hierfür ist durch Ortsbeobachtung oder durch vergleichende Untersuchung von Steuerrollen oder Bodennutzungsstatistiken zu erkennen und liegt in einer der Häuserzunahme parallel laufenden, aber unvergleichlich stärkeren Ausweitung der Hausgartenfläche, die einer dem Fremdenverkehr ziemlich allgemein innewohnenden Forderung nach Ziergärten, Liegewiesen, Restaurationsgärten und ähnlichen Flächen entspricht. Durch diese Entwicklung ist die Zahl der Wohnstellen je ha Wohnfläche (nach obiger Definition) von 1864 bis 1937 in Krummhübel von 7 auf 5, in der Gemeinde Gebirgsbauden (Brückenberg, Wolfshau, Baberhäuser) von 20 auf 6, in Agnetendorf von 13 auf 6 und in Schreiberhau von 14 auf 9 gefallen, was überall eine deutliche, aber nur den Fremdenverkehrsorten, nicht auch den übrigen Gebirgs- und Vorlandsorten eigene Tendenz zu lockerer Wohnweise aufweist.

Nun zeigen sich aber zwischen den einzelnen Siedlungen recht beachtenswerte Unterschiede in dieser Hinsicht, auf die es hier vor allem ankommt und die auch schon aus den wenigen in der Tabelle XVII aufgeführten Beispielen hervorgehen. Absolut betrachtet war die Wohnflächenvergrößerung in den größeren Fremdenverkehrsorten wie Warmbrunn, Schreiberhau, Krummhübel und Brückenberg natürlich größer als in den kleineren Fremdenverkehrsorten.

Relativ betrachtet aber, d. h. nach dem prozentualen Ergebnis gegenüber dem Jahre 1864 und bei gleichzeitiger Berücksichtigung der prozentualen Änderung des Häuserbestandes war sie in sämtlichen Sommerfrischen des Gebirges wesentlich größer als in den Vorlandsorten und in Warmbrunn, was einem stärkeren Bedarf nach Hausgärten in den Sommerfrischenorten gleichzusetzen ist. Im heutigen Grundrißbild der Streusiedlungen spielen diese vergleichsweise größeren Hausgärten noch keine grundsätzlich bedeutende Rolle für das Häusergefüge, weil einstweilen noch größere Acker- und Wiesenflächen trennend zwischen den Wohnstellen liegen als Hausgartenflächen (Abb. 3). Sobald aber auch diese Acker- und Wiesenflächen soweit bebaut sein werden, daß die Wohnstellen einander berühren, treten die Hausgärten gewissermaßen stärker in aktive Erscheinung als Trennungsfächen zwischen den Häusern und bewahren dann dank ihrer besonderen Größe den Sommerfrischen des Gebirges gegenüber allen anderen Fremdengebirgsorten

Tabelle XVII.
Veränderung der Wohnflächen zwischen 1864 und 1937.

	1. Gebäude-, Hof- raum- u. Haus- gartenfläche in ha		2. Zunahme bezw. Abnahme		Zunahme bezw. Ab- nahme der Wohnhäuser in % von 1864
	1864	1937	absolut	in % von 1864	
a) Fremdenverkehrsorte					
Warmbrunn	42	100	58	138	53
Schreiberhau	30	105	75	250	108
Krummhübel	14	51	37	263	134
Querseiffen	4	10	6	150	73
Gebirgsbauden (Brückenberg, Wolfshau, Baberhäuser)	5	32	27	540	81
Hain	5	11	6	120	64
Hermisdorf	38	125	87	227	45
Aagnetendorf	9	25	16	177	11
b) Überwiegend agrarische Siedlungen					
Reibnitz	30	21	— 9	— 30	— 25
Gotschdorf	13	10	— 3	— 23	— 22
Seiferschau	30	16	— 14	— 47	— 7
Märzdorf	7	14	7	100	— 2
Schwarzbach	11	11	—	—	8
Schildau	12	9	— 3	— 25	— 4

einen weit höheren Grad der Lockerheit. Vorausgesetzt ist dabei allerdings, daß der Gebirgsfremdenverkehr ebenso wie heute auch in Zukunft größere Forderungen nach Hausgartenfläche stellt als die Fremdenverkehrsarten des Vorlandes, der Bäderverkehr und der Durchgangsfremdenverkehr, was nach allem als ziemlich sicher gelten darf, zumal auch die geringeren Bodenpreise im Gebirge die Erfüllung der Forderung nach reichlicher Hausgartenfläche wesentlich erleichtern. Wir gelangen also auf diesem Wege zu dem für die Kenntnis der ortsbildenden Dynamik des Fremdenverkehrs nicht belanglosen Ergebnis, daß die Fremdenverkehrsarten keinen gleichen, sondern einen ihrem jeweiligen Wesen entsprechenden Einfluß auf die Grundrißgestaltung der Siedlungen zu nehmen suchen, oft allerdings variiert durch lokale Gegebenheiten.

2. Veränderungen und Neuschöpfungen von Hausformen und das Aufrißbild der Siedlungen.

Entscheidender noch als die Einflüsse auf den Grundriß sind für das Ortsbild die Rückwirkungen des Fremdenverkehrs auf den Siedlungsaufriß gewesen durch Neubildung und Umbildung von Hausformen und Hausfronten.

Wenn wir in dieser Beziehung von Warmbrunn absehen, das als ältester Fremdenverkehrsort ein gut Teil seines Antlitzes den Erfordernissen, Gegebenheiten und Baugesinnungen lang vergangener Zeiten verdankt, so hat sich, wie schon oben betont, die Ortsbildgestaltung unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs in allen anderen Orten erst im Laufe der letzten 80 bis 90 Jahre vollzogen. Dies ist ein Zeitraum, der in den meisten stadtgeographischen Arbeiten — was die Hausformen anlangt — sehr knapp behandelt wird, knapper jedenfalls als ältere Bau- und Stilperioden und auch nicht mit gleicher Eindringlichkeit nach den Formenschöpfungen und Formenunterschieden untersucht wird. Uns stellt sich aber diese Aufgabe ganz zwangsläufig, da ja die ganze Umwälzung innerhalb der Ortsbilder allein in diesem Zeitraum liegt; und sie stellt sich um so mehr, als innerhalb dieses kurzen Zeitraumes eine ganz bedeutende Mannigfaltigkeit an Hausformen und Haustypen und damit eine große Vielfältigkeit des Ortsbildes hervor gebracht wurde.

Um zu einer klaren Einsicht in die Gliederung und Entwicklung dieser Mannigfaltigkeit zu gelangen, ist in der Weise verfahren, daß das gesammelte reiche Bild- und Beobachtungsmaterial von Neubauten und baulichen Veränderungen älterer Wohnstellen

seit 1864 mit Hilfe der Eintragungen in die Gebäudesteuerrollen datiert und in seiner weiteren baulichen Entwicklung verfolgt wurde. Dieses zweifellos beste, aber außerordentliche zeitraubende Verfahren war begreiflicherweise nur für eine beschränkte Anzahl Siedlungen möglich und wurde auf die Orte Krummhübel, Querseiffen, Brückenberg, Baberhäuser, Wolfshau, Kiesewald, Hartenberg und Schreiberhau angewandt. Für andere Orte trat an die Stelle dieses Hilfsmittels die mündliche Erkundigung und das vergleichende Studium der im Laufe der Zeit erschienenen Fremdenverkehrsprospekte der einzelnen Orte. Die auf diesen Wegen gewonnene zeitliche Ordnung der Häuser ließ dann innerhalb mehr oder minder deutlich begrenzter Zeitabschnitte die Häufung bestimmter Bauformen erkennen, womit die Möglichkeit zur Aufstellung von Bauperioden, um nicht zu sagen Stilperioden, gegeben war. Vor allem für die erste Hälfte des ganzen Zeitraumes ergeben sich gut gegeneinander abgesetzte Bauperioden, charakterisiert jeweils durch nur wenige Bauformen. Je näher der Gegenwart aber, desto mehr verwischen sich die zeitlichen Grenzen, desto mehr treten gleichzeitig grundverschiedene Bauformen auf, desto schwieriger ist es auch, von ganz bestimmt charakterisierten Bauperioden sprechen zu können.

Die *erste* sich deutlich heraushebende *Bauperiode* wird nur durch ein Haus gekennzeichnet, wie es in der Riesengebirgslandschaft kaum fremder sein kann. Ob Hotel, Villa oder Landhaus — der Name besagt in dieser Zeit gar keinen Unterschied — die Hausform ist mit nur ganz seltenen Ausnahmen die völlig gleiche: ein mehrgeschossiger Kastenbau mit glatter Fassade, dicht gesetzten hohen und schmalen Fenstern und einem sehr flachen Satteldach, das in der Regel einen Dachraum ausschließt (Abb. 7—9). Bei längeren Häusern hat man oft — vielleicht, um wenigstens etwas die Gefahr einer absolut einförmigen Horizontalen zu bannen — zwischen einem linken und einem rechten traufständigen Flügel einen mittleren Gebäudekomplex wenig höher aufgeführt und dann mit einem Giebeldach gedeckt. Ähnliches kann auch in mehrfachem Wechsel auftreten wie am Beispiel des besonders langen Gebäudes „Hotel Tietze“ in Hermsdorf (Abb. 8). In anderen Fällen hat man Gleiches zu erreichen gesucht, indem ein linker und ein rechter Gebäudeteil mit je einem Giebeldach gedeckt wurden, die sich beide in seiner Mittellinie berühren. Wie die Mittel aber auch waren, die Kastenform des Hauses mit ihrer betonten Horizontalen blieb doch erhalten. Wenn diese Bauten heute gelegentlich mit Reihen

breiter Fenster oder auch Balkons und Veranden versehen sind, so sind dies Zutaten späterer Zeit. Die meisten Bauten dieser Zeit sind massiv, geputzt und weiß oder grauweiß. Nur die späteren, aus den 90er Jahren stammend, sind außen ganz oder teilweise geschalt (Abb. 7), ganz gelegentlich auch Fachwerk.

Diese Hausform wird zwar bis etwa 1900 gebaut, hört aber schon gegen das Jahr 1885 auf, für eine ganze Periode allein charakteristisch zu sein. Um diese Zeit fängt eine andere Bauform an, das Feld zu beherrschen, so daß das Jahr 1885 als gute zeitliche Grenze für die erste Bauperiode gelten kann.

Man ginge fehl, hinter dieser ersten Bauperiode eine spezifische Baugesinnung zu suchen. Mit irgend welchen Geschmacksströmungen der Zeit hat das beschriebene Kastenhaus nichts zu tun. Es ist in seiner ganz besonderen Häufigkeit im weiteren Bereich um Hirschberg eine gänzlich lokale Angelegenheit und geht auf die Erfindung des Holz-Zement-Daches eines Carl Samuel HÄUSLER zurück, der um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in Hirschberg lebte und dieser bis dahin im Riesengebirge völlig fremden Hausform rasche Verbreitung zu verschaffen wußte¹⁾. Der Aufriß des Hauses wird einzig und allein von der Dachform bestimmt, die nur flach ausgeführt werden konnte und infolgedessen nur einen kasten- oder würfelförmigen Bau unter sich zuließ. Die damit verbundene Ausschaltung eines für Wohnzwecke etwa nicht mehr geeigneten Dachraumes war der eine Vorteil, den die Unternehmer der Fremdenverkehrswirtschaft empfanden; ein anderer wurde in den geringen Baukosten gesehen, die diese Bauweise gegenüber anderen auszeichnen sollte²⁾. Dies waren die wesentlichen Gründe, die das Flachdachhaus gerade im Fremdenverkehrsgebiet des Riesengebirges über gut drei Jahrzehnte, beginnend in den 50er Jahren, zur herrschenden Neubauf orm werden ließen.

Die *zweite Bauperiode* (Abb. 10—15) wird ebenfalls durch eine ziemlich einheitliche Bauweise charakterisiert. War im ersten Zeitabschnitt die Forderung nach möglichst viel Wohnraum innerhalb eines Hauses durch Mehrgeschossigkeit und die Art der Dachform erfüllt worden, so in diesem zweiten Abschnitt durch Mehrgeschossigkeit und eine reiche Einzelgliederung des Hauses durch Ausbauten und Anbauten, durch Erker, Türmchen und Ziergiebel. War in der vorigen Periode die Forderung nach Licht und Luft nur

1) HÄUSLER, C. S.: Anleitung zur Ausführung der feuersicheren, wasserdichten, flachen Holzcement-Dächer. Hirschberg 1857.

2) HÄUSLER, C. S.: a. a. O.

bedingt durch die Fensterreihen erfüllt, so in dieser zweiten durch einen überaus großen Reichtum an Balkons, Veranden und Loggien. War die erste Bauperiode sehr zurückhaltend im Schmuck, so konnte diese zweite nicht genug darin leisten: selten ein Giebel, der nicht auf seinen Enden noch eine Spitze trüge und dessen Windlatten nicht zur weiteren Zier sägeähnlich gezahnt oder irgendwie figürlich geschnitten wären; selten eine Giebelfront, die nicht im oberen Teil zwischen ihren Windlatten einen Querbalken oder auch einen nach unten geöffneten Holzbogen aufwies als Träger eines meist schnörkeligen Holzschmuckes; selten auch Geländer von Balkons, Träger von Loggiadecken und Ständer von Veranden, die nicht aus Holz wären und nicht mit irgend einem Muster verziert oder im ganzen als ein Muster gehalten wären. Wo Platz und Möglichkeit vorhanden ist, da findet sich auch Schmuck. Die reichliche Verwendung von Holz als Baumaterial — und das ist ein weiteres Charakteristikum dieser Periode — kam dem großen Schmuckbedürfnis in günstigster Weise entgegen. Wohl sind die Häuser massiv errichtet, aber Loggien, Veranden, Balkons und Ziergiebel sind durchgehend aus Holz, und meistens sind auch die Wände noch verschalt. Erst gegen Ende des Jahrhunderts verschwindet diese Wandverschalung oder bleibt auf obere Teile des Hauses beschränkt, wird auch der Holzschmuck zurückhaltender und das Türmchen seltener (Abb. 13—15); dafür tritt als Neues immer häufiger Fachwerk im Obergeschoß auf, das bis einige Jahre nach der Jahrhundertwende in Anwendung bleibt und dann den wesentlichsten Schmuck eines im Gesamtausdruck schon viel einfacher gewordenen, aber in seinen Grundzügen sonst gleichgebliebenen Hauses darstellt (Abb. 14 u. 15).

Wie die letzten 90er Jahre und die ersten Jahre nach der Jahrhundertwende eine zunehmende Vereinfachung des geschilderten Hauses bringen, so bringen sie gleichzeitig auch neue Baugedanken hervor. Es ist darum die obere Zeitgrenze der zweiten Bauperiode nicht ganz ohne Zwang zu fixieren. Bis zum Jahre 1895 etwa herrscht das vielgliederige schmuckreiche Haus absolut vor, gleich, ob es sich bei den Neubauten dieser Zeit dem Namen und Betrieb nach um Hotels, Pensionen oder Villen handelt; in seiner späteren einfacheren Form überwiegt es aber noch etwa bis 1900 unter den Neubauten, so daß man dieses letzte Jahr als geeignete Grenze wählen kann.

Im Gegensatz zur ersten Bauperiode kann diese zweite mit größerem Recht auch als Stilperiode bezeichnet werden, insofern

ihre Ausdrucksformen sich nicht von einem Zufall herleiten, sondern das Ergebnis einer bestimmten Geschmacksrichtung der Zeit darstellen. Ob die Bauten mit ihrer reichen Holzverwendung, ihren vielfach schiefergedeckten Dächern, ihrer Vielgliedrigkeit in Grundriß und Aufriß bewußte und übertriebene Anpassung an die Gebirgslandschaft sind oder mit ihrem späteren Fachwerk eine Anlehnung an den dörflichen Fachwerkbau, sei dahingestellt; wenn sie es wirklich sein sollten, dann aber nicht spezifische Anlehnung und Anpassung an die Gegebenheiten der Riesengebirgslandschaft (vgl. S. 144). Entkleiden wir nämlich die Häuser ihres Überreichtums an Veranden, Loggien und Balkons, dann schauen Hausformen heraus, die zu gleicher Zeit oder meist auch schon wenig früher in allen Städten gebaut wurden. Hier sind sie gewiß nicht Anlehnung an eine bestimmte Landschaft, sondern das in seinen Einzelheiten durch einen besonderen Zeitgeschmack geformte Ergebnis eines ganz offenbaren Wunsches nach einem Landhaustyp. In der Stadt gedanklich geformt, ist es erst hernach unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs ins Riesengebirge gelangt, wo ihm der natürliche Holzreichtum für seinen Schmuck zugute kam und die neue Zweckbestimmung weitere Details verlieh.

Die ganze folgende Zeit bis auf die Gegenwart ist gekennzeichnet durch eine sehr große Mannigfaltigkeit in den Neuschöpfungen; doch lassen sich in ihr einige Entwicklungslinien bestimmter Bauweisen erkennen. Sie setzen verschiedenzeitig ein, laufen z. T. einige Jahre hindurch nebeneinander her und setzen dann verschiedenzeitig aus, auch abgelöst durch neue Bauweisen. Dadurch kommt es zur zeitlichen Überschneidung oft ganz verschiedener Tendenzen, entsteht die Schwierigkeit einer weiteren Untergliederung dieses ganzen Zeitraumes. Die Gegensätze, die zwischen seinem Anfang und Ende bestehen, sind aber zu groß, als daß auf eine Untergliederung ganz verzichtet werden könnte. Geht man von diesen beiden Extremen aus und verfolgt die eine Komponente des Gegensatzes von der Gegenwart aus zeitlich rück-schreitend, die andere von der Jahrhundertwende zeitlich vorschreitend, dann ergeben sich im großen und ganzen die Kriegsjahre als eine auch sachlich einigermaßen haltbare Scheide zweier Perioden. Wohl setzt sich die eine oder andere Bauweise der Vorkriegszeit bis in die ersten 20er Jahre fort, aber neue Bau-gedanken wie die der strengen Sachlichkeit gewinnen im Fremden-verkehrsgebiet ihren Ausdruck erst in der Nachkriegszeit.

Aus dem Vielerlei dieser beiden so geschiedenen Perioden, der

dritten und vierten der Gesamtbetrachtung, seien in notwendiger Beschränkung unserer Ausführungen nur die wesentlichsten Züge dargestellt, d. h. solche Bauweisen, die durch eine größere Zahl von Vertretern auf die Ortsbilder merklichen Einfluß gewonnen haben. So ist für die *dritte Periode* aus der Vielheit der villenartigen Fremdenheime ein Typ herauszunehmen (Abb. 16 u. 17), der in seinem ganzen Ausdruck nicht mehr Landhaus, sondern ganz kompromißlos Villa sein will. Das Haus ist wie jenes der vorigen Periode vielgliederig im Grundriß und aus diesem heraus auch vielgliederig in seiner Dachform. In seinen Fronten, frei von überflüssigem Beiwerk und dem ganzen überreichlichen Holzwerk, ist es aber viel schlichter. Die Wände sind eher glatt, dazu massiv und hell, allenfalls im Giebeldreieck noch verschalt. Die Wirtschaftsräume wie Küche usw. sind in ein Untergeschoß, das sog. Souterrain, verlegt, von den Wohnräumen also ganz getrennt. Durch die Mehrgeschossigkeit, Schlichtheit und Helligkeit der Wände und das gegliederte Dach darüber macht das Haus — zumal auf dem dunklen Hintergrund von Baumgruppen — den Eindruck einer guten, herrschaftlichen und städtischen Villa. Es ist auch bezeichnend, daß es vor seinem Namen selten ein anderes Prädikat führt als „Villa“ und „Haus“ oder allenfalls noch „Pension“. In den Städten tritt — meistens schon etwas früher ansetzend — das grundsätzlich gleiche Haus auf. Es ist also wie das Haus der vorhergehenden Periode das Produkt eines allgemeineren und betont städtischen Baudenkens. Einen ähnlichen Villencharakter hat man im Fremdenverkehrsgebiet auch für größere Wirtschaftsunternehmen, Hotels und große Pensionen erstrebt. Der in diesen Fällen aber besonders große Bedarf an Wohnraum und Licht hat statt der schmalen hohen Fenster sehr breite Fenster und statt der spitzen Satteldächer flache Mansardendächer entstehen lassen, wodurch diesen größeren Bauten dann doch der eigentliche, intimere Villencharakter vorenthalten blieb (vgl. Abb. 16 mit den beiden Gebäuden Abb. 17).

Eine *zweite Bauweise* dieses Zeitabschnittes kann in vielen Großbauten erkannt werden. Beginnend in den 90er Jahren, entstehen in schneller Folge namentlich in Schreiberhau Sanatorien, Erholungs- und Genesungsheime, Lehrerheime und ähnliches, bei welchen ihrem Zweck entsprechend die Forderung nach Wohnraum in jedem Einzelfall so gesteigert ist, daß sie nicht mehr wie bei den Bauten zuvor durch eine Vielgliedrigkeit des Grundrisses im Kleinen erfüllt werden konnte. Hier findet sich eine andere Lösung,

die von einer Großgliederung des Grundrisses ausgeht und darum erwähnenswert ist, weil sie in der Folgezeit bis gegen Ende dieser Periode auch bei einigen Gastbauten, Hotels und Pensionen Anwendung fand: auf einen Längsbau sind im rechten Winkel zwei oder auch drei Gebäudeflügel bezogen, deren Tiefe der jeweilige Raumbedarf bestimmt hat (Abb. 18, 19). Haupthaus und Nebenflügel haben meist spitze Satteldächer. Indem aber die Dächer der Nebenflügel meist durch das Längsgebäude gezogen sind und dieses mit ihrer Firstlinie ein wenig überragen (Abb. 18), wird vom Grundriß her auch die Front des Langhauses bestimmt, ein Wechsel von Trauf und Giebel hervorgerufen. Statt des Satteldaches findet sich mitunter auch das gebrochene und für Wohnzwecke ausgebaute Mansardendach. Dieses verleiht den Häusern zwar oft ein gänzlich anderes Aussehen, ändert aber nichts an ihrem Grundprinzip, das eine vom Zeitgeschmack weitgehend freie, reine Zweckform darstellt. Die Ausführung der Häuser ist massiv; doch sind die oberen Stockwerke häufig verschalt.

Eine *dritte einheitliche Linie* offenbart sich bei der Betrachtung der *Gastbauten*. Auf sie ist schon von anderer Seite aufmerksam gemacht worden¹). Anfangend mit dem vorbildlich gewesenen Neubau der Hampelbaude im Jahre 1906, führt sie mit dem Jugendkammhaus Rübezahl (Abb. 22, links — 1928/29) hart heran an die Gegenwart. Was sie vorstellt, ist ein Bau von starker und doch nicht übertriebener Frontalwirkung auf breiter Basis und mächtigem Sockel (Abb. 20—22). Seine Länge, sein tiefgezogenes und von Fensterreihen durchbrochenes Dach und die langen Fensterbänder heben die Höhenwirkung der Stockwerke auf, führen alles ohne Übertreibung in die Horizontale über. Mit dieser gut abgewogenen Horizontalwirkung einerseits und einer dunklen, aber durch helle Fensterrahmen belebten Holzverschalung andererseits fügt sich dies Haus wie kein anderes in die Landschaft des Riesengebirges ein. Vielleicht ist dies der Grund, weshalb es nicht nur auf einen engen Zeitraum beschränkt blieb, und weshalb es auch mit nur geringen, meist das Dach betreffenden Variationen in die größeren Siedlungen einzog (Abb. 23). Nach seiner Entstehung ist dieser Haustyp vielleicht mehr als jeder andere im Fremdenverkehr verankert.

Außer diesen drei behandelten Typen hat der in Rede stehende Zeitabschnitt noch eine Fülle von Einzelformen hervorgebracht,

1) GRUNDMANN, G.: Die bauliche Entwicklung im Riesengebirge in den letzten 50 Jahren. Zschr. Der Wanderer im Riesengebirge, 1930. S. 88 ff.

deren Beschreibung zu weit führen würde. Bei aller Verschiedenheit ist ihnen allen aber eins eigentümlich: eine im Gegensatz zu den Häusern der vorhergehenden Periode wesentlich größere Schlichtheit, die sich als allgemeiner Ausdruck einer neuen Baugesinnung am besten dort dokumentiert, wo wir es mit dem Umbau eines in den früheren Perioden entstandenen Hauses zu tun haben.

Die Kriegsjahre bedeuteten, wie schon gesagt, eine fast gänzliche Unterbrechung der baulichen Tätigkeit; und auch in den ersten paar Jahren nach dem Kriege kommt die Bautätigkeit nur erst langsam wieder in Gang. Sie ist in dieser Zeit ziemlich arm an neuen Baugedanken, zumindest knüpft sie anfänglich an Vorbilder der Vorkriegszeit an; so entstehen u. a. noch einige Häuser nach dem beschriebenen Typ der städtischen, herrschaftlichen Villa, wenn auch etwas ärmer in der Ausführung. Ein anderes Haus, dessen erste Vertreter in fast allen Orten in den unmittelbaren Vorkriegsjahren zu finden sind, erhält jetzt stärkere Verbreitung und wird auch noch um das Jahr 1930 gebaut. Es steht auf relativ kleiner Fläche, ist rechteckig oder fast quadratisch im Grundriß (Abb. 24, 25). Das Untergeschoß ist aus hellem Naturstein; darüber folgen rau verputzte, ziemlich schlichte Wandflächen bis zu $1\frac{1}{2}$ oder 2 Geschossen Höhe mit breiten Fenstern, dann als Hauptcharakteristikum ein ziegelbedecktes, glockenförmig gebrochenes und an den Hausecken tief gezogenes Mansardendach mit je einem Giebel und Kümmerwalm nach jeder Hausseite hin. Die Wandfläche zwischen den Windlatten der Giebel ist ganz oder wenigstens teilweise verschalt und nochmals von einem Zimmerfenster durchbrochen. Die Besonderheit der Dachgestaltung verleiht dem Hause den Ausdruck eines Landhauses, den man oft noch durch Fensterläden zu steigern sucht.

Neben der Fortsetzung vorkriegszeitlicher Bauweise macht sich dann bald ein Suchen nach anderen Formen geltend, teils in Anlehnung an den Stil des englischen Landhauses, teils in völlig verfehltem Zurückgreifen auf Formen des Steinbarock oder in Bahnen einer übertriebenen Romantik. Es sind Versuche (z. B. Abb. 26), die sich zwar über ein Jahrzehnt immer wieder einstellen, aber weder in der einen noch in der anderen Richtung typbildend durchdringen.

Daneben kündigt sich aber auch Neues von nachhaltigerer Bedeutung an: das ehrliche Streben nach einem zeitgemäßen und zugleich auch landschaftsgemäßen Landhaus, ein Streben, das sich deckt mit der bald nach dem Kriege einsetzenden Bevorzugung der ruhigen, kleinen und allem lauten Getriebe wirklich fernen

Sommerfrischen wie Kiewald, Hain, Wolfshau usw. Im einen wie im anderen liegt ein gewisser Hang zur Ruhe und Beschaulichkeit. Meistens nur mehr $1\frac{1}{2}$ Geschosse hoch — und das macht schon viel für den Gesamteindruck aus (Abb. 27—29) — verbergen sich die Häuser ebenso unter einem spitzen Satteldach wie das heimische Einheitshaus. Die Beziehung zu diesem ist meist unverkennbar, besteht oft selbst in den Proportionen. Auch die Dachmaterialien, Teerpappe, Schiefer oder platte Ziegel, und die durch helle Fensterrahmen freundlich übertönte dunkle Holzverschalung wollen eine Brücke zum Heimischen, zum Landschaftlichen sein. Wenn auch von Haus zu Haus kleinere Unterschiedlichkeiten bestehen, so verbindet sie doch alle das gleiche Streben zu einem neuen Landstil, der aller Übertreibung und falschen Romantik bar ist und sich in den letzten zehn Jahren ein großes Feld erobert hat.

Eine nicht gleich große Häufigkeit ist jenen Bauten zuteil geworden, die sich im Rahmen einer mehr oder weniger strengen Sachlichkeit bewegen. Soweit es sich um Fremdenheime oder Häuser ähnlicher Zweckbestimmung handelt, sind es Bauten von ganz einfacher Grundrißform, 2 bis $2\frac{1}{2}$ Geschosse hoch, mit glatten, hellen Putzwänden und einem flachen pyramidenförmigen Dach oder einem Satteldach. Die Veranda im Erdgeschoß, darüber der Balkon im Obergeschoß, gelegentlich auch Verschalung des oberen Wandteiles sind die einzigen Elemente, die eine zu strenge Nüchternheit verhindern. Diese Bauten unterscheiden sich durch nichts von den Ein- und Zweifamilienhäusern, die, umgeben von einem Gärtchen, so zahlreich in den 20er Jahren an den Stadträndern entstanden (Abb. 30). Dasselbe gilt von den wenigen Großbauten dieser Richtung und dieses Zeitabschnittes, insofern sie gleichfalls die städtische Entwicklung widerspiegeln. Die ersten sind mehrstöckige Fassadenbauten, massiv, mit grünlichem oder gelbbraunlichem Bewurf, glatten Wänden mit breiten Fenstern, aber noch nicht immer einheitlich in der Durchführung: der Glätte der Wände steht oft noch eine gewisse Bewegtheit des Daches gegenüber, ein gegliedertes Mansardendach oder ein pyramidenförmiges Dach mit vorgesetztem Ziergiebel (Beispiele Abb. 6 links). Als letztes und zugleich als Höhepunkt erscheint dann das Kurhotel „Quellenhof“ in Bad Warmbrunn, ein Betonbau von absoluter Gradlinigkeit, betonter Einfachheit und Einheitlichkeit, ein ganz bewußter und gewollter Zweckbau, dessen Grundgedanken sich alles unterworfen hat, jeder Zug der Fassade wie auch die Form

des Daches (Abb. 31). So einheitlich dieser Bau wirkt und so vorteilhaft er auch für seinen besonderen Zweck ist, steht er in seiner unmittelbaren Umgebung doch etwas wie ein Fremdling, wie überhaupt diese modernen Bauten noch wenig innere und äußere Beziehung zur Besonderheit der Landschaft gewonnen haben.

Wir haben durch die verschiedenen Zeitläufte hindurch die in ihnen auftretenden Haustypen und Hausformen gewissermaßen in der Reinheit ihres Ausdruckes betrachtet. Daneben gibt es noch eine riesige Zahl von Häusern, die in irgend einem der behandelten Zeitabschnitte neu geschaffen, heute aber ihrem Aussehen nach ein Konglomerat aus den Baukomponenten verschiedener Perioden und verschiedener Bauweisen sind. Die fortgesetzte Steigerung im Fremdenverkehr war auch selbst im Falle der einzelnen Wohnstelle eine fortgesetzte Steigerung des Raumbedürfnisses, das außerordentlich oft zu Erweiterungsbauten, Ausbauten und Anbauten im Rahmen des schon Bestehenden führte. Aber nur selten haben sich solche spätere Ergänzungsbauten dem Stil des Bestehenden gefügt und die Einheitlichkeit des Gesamtausdrucks gewahrt, wie etwa in Abb. 9, in der der rechte Flügel des Gesamtgebäudes ein späterer Anbau ist; meistens sind sie vielmehr in den neuen Bauweisen ihrer Zeit entstanden, gleich, ob es sich nur um Veranden, Terrassen und Balkons handelte oder um größere Wohnraumbauten. Gebäude von außerordentlicher Disharmonie, Schachtelung der einzelnen Komponenten und ausgesprochener Freudlosigkeit des Ausdrucks sind das Ergebnis gewesen (Abb. 35).

Ein ähnliches Schicksal hat das heimische Einheitshaus gehabt. Unter dem Einfluß des Fremdenverkehrs hat es durch alle Bauperioden hindurch alle nur möglichen Veränderungen erfahren. Sie sind außerordentlich häufig, entzieht sich doch in den Fremdenverkehrsorten kaum eine Wohnstelle der Aufnahme von Gästen. Das *Einheitshaus*, das Wohnteil, Wirtschaftsraum und Stall unter einem Dache zusammenfaßt, ist ein nicht allzu großes Langhaus mit sehr niedrigem Erdgeschoß und einem sehr hohen Bodenraum unter steilem Satteldach (Abb. 32). Ob das Haus ganz massiv oder teilweise massiv und teilweise aus Schrotholz oder Blockbau war, spielte für seine spätere Veränderung keine so wichtige Rolle wie seine Raumlagerung und sein Raumaufbau im großen. Es war ein leichtes, die Viehhaltung, wenn sie überhaupt noch beibehalten wurde, in ein kleines Nebengebäude zu verlegen und Wirtschaftsteil und Stall zu Fremdenzimmern auszubauen. Ebenso

leicht war es, den Bodenraum in entsprechender Weise herzurichten und ihm durch Fenster auf der Giebelseite und durch Zwerggiebel auf der Traufseite das nötige Licht zu verschaffen. Bei diesen Veränderungen allein blieb es jedoch nicht. Sehr häufig wurde ein Dachteil zum Flachdach gehoben, dadurch die eine Hauswand nach außen verschoben und eine Vergrößerung des Erdgeschosses und darüber ein einseitig volles Obergeschoß erreicht (Abb. 33). Viele andere Häuser sind aufgestockt worden (Abb. 34), wieder andere haben gänzlich form- und stilverschiedene Anbauten erfahren (Abb. 35). Dem Licht- und Luftbedürfnis wurde durch Verbreiterung der Fenster, durch Anbringen von Lauben, Balkons und Veranden entsprochen. Es hat sich kaum ein Haus diesen vielfältigen Veränderungen entziehen können, so daß zumindest in den größeren Fremdenverkehrsorten das Einheitshaus in seinen ursprünglichen Formen bald zu den Raritäten und Sehenswürdigkeiten gezählt werden kann.

Die Einzelbetrachtung der Häuser sei hiermit abgeschlossen. Sie hat eine Vielheit recht verschiedener Stilarten, Haustypen und Hausformen vorgeführt, die man sich noch vergrößert denken muß durch die zahlreichen Einzelformen, die sich nicht einem der Typen einordnen ließen. Sind die Grundformen vieler Haustypen auch nicht letzten Endes durch den Fremdenverkehr geschaffen worden, so sind aber doch alle erst durch ihn in die Riesengebirgsorte hineingetragen. Ohne ihn würde das Ortsbild dieser Siedlungen ein grundsätzlich anderes geblieben oder geworden sein. Wie so der Fremdenverkehr die Ursache alles lokal Neuen gewesen ist, so hat sich auch die auf ihn zugeschnittene Zweckbestimmung der Häuser wie ein vereinigendes Band um die Mannigfaltigkeit ihrer Ausdrucksformen gelegt; denn die aus dieser Zweckbestimmung resultierende Forderung nach reichlich Wohnraum und reichlich Licht und Luft betraf in prinzipiell gleicher Weise Häuser aller Grundformen und Größenordnungen. An jedem dieser Häuser treffen wir auf die Tendenz zur gesteigerten Raumgewinnung durch Mehrgeschossigkeit, Dachbenutzung oder starke Grundrißgliederung oder durch das eine und das andere, ebenso auf die Tendenz zur gesteigerten Luft- und Lichtgewinnung durch Wandflächenvergrößerung zwecks Anbringung möglichst zahlreicher Fenster, durch Anbau von Veranden und Balkons usw. In der besonderen Betonung dieser Tendenzen und somit in deren Äußerungen liegt für die Häuser städtischer Grundform das, was sie von den gleichen Grundformvertretern in der Stadt unter-

scheidet und mithin zugleich auch das, was gegenüber diesen als besondere Prägung und Charakterisierung durch den Fremdenverkehr gelten muß.

Die geschilderte Mannigfaltigkeit der Haustypen und Hausformen einschließlich des veränderten Einheitshauses gibt den bezeichnenden Zug jedes *Ortsbildes* ab. In höchstem Maße werden die *älteren* Fremdenverkehrsorte durch sie charakterisiert, weil sie von den Baugedanken und Bauweisen aller Perioden betroffen wurden (Tab. XVIII), während das Antlitz der kleineren und jüngeren Fremdenverkehrsorte erst durch die letzten zwei Bauperioden, ja z. T. überhaupt erst in den letzten Jahrzehnten geformt wurde. Das Ortsbild dieser jüngeren Verkehrsorte ist daher schon viel ruhiger, obgleich die Mannigfaltigkeit auch hier noch kennzeichnend bleibt.

Tabelle XVIII.

Anteil der Bauperioden am Ortsbild.

Bauperioden	1864—1885	1885—1900	1900—1915	1915—1935
Schreiberhau	18%	6%	25%	14%
Krummhübel	6%	9%	35%	15%
Brückenberg	1%	13%	21%	27%
Baberhäuser	2%	0%	6%	18%
Wolfshau	5%	5%	33%	17%
Kiesewald	0%	6%	9%	44%
Hartenberg	0%	0%	24%	11%
Querseiffen	0%	5%	32%	15%

Zwei Momente bringen diese Vielfalt der Hausformen noch besonders zur Geltung. Das eine ist das den meisten Siedlungen eigene lockere Gefüge, durch das fast jedes Haus nach allen Seiten hin zur Geltung gelangen kann. Das andere und zugleich wichtigere Moment ist das unmittelbare Nebeneinander und Durcheinander aller Bautypen und Bauformen. Es ist dies zugleich auch ein das Ortsbild sehr belastendes Moment, insofern hier das Wechselvolle zugleich auch das Unruhige ist (Abb. 36). In diesem Durcheinander ruht für die Ortsbilder auch ihre Abweichung vom Bild der locker gefügten Gartenhaus- und Villenviertel der Städte; denn im Stadtbild sind die verschiedenen Bauperioden in der Regel räumlich getrennt, hat jede Bauperiode einen Ortsbildkomplex von weitgehender Einheitlichkeit geschaffen, so daß ganze Straßenzüge oder Ortsviertel selbst auch dann noch eine gewisse Geschlossenheit und Harmonie aufweisen können,

wenn in ihnen uns heute weniger ansprechende Bauweisen in Anwendung kamen. Derartige Geschlossenheit des Bildes finden wir dagegen in den Fremdenverkehrsorten äußerst selten, nämlich nur in den wenigen planmäßig durchdachten und angelegten neuesten Villenvierteln einiger Orte, so in Warmbrunn und Hermsdorf. Im übrigen ist dagegen das Durcheinander aller Formen die Regel und steigert sich zumal in den größeren Fremdenverkehrsorten nicht selten zu völliger Disharmonie. Vom Standpunkt des Bau-lichen her betrachtet sind schöne Ortsbilder im Fremdenverkehrsgebiet sehr selten, am ehesten noch in den jüngeren Sommerfrischen anzutreffen.

D. Agrargeographische Auswirkungen.

Aufbau der Fremdenverkehrswirtschaft, Ausbildung des inner- und außerörtlichen Verkehrsnetzes, Vergrößerung der Siedlungen und deren Ausstattung mit Grünanlagen, Sportplätzen, Freibädern usw. — alles das bedeutete innerhalb des Fremdenverkehrsgebietes einen ständig sich steigernden Raumbedarf und eine außerordentliche Vergrößerung der mit den genannten Einrichtungen ausgestatteten Fläche. Die Tabelle XIX, fußend auf Anbaustatistiken und Grundsteuerrollen, gibt uns hierfür einen Ausdruck, indem sie das Anwachsen der Summe der Wohnflächen, Ziergärten, Parkanlagen, Sportplätze und Verkehrsflächen gemeindeweise seit 1864, also etwa seit dem Beginn des Massenverkehrs, veranschaulicht. Indem sie zugleich die Unterschiedlichkeit der Entwicklung in Gemeinden mit Fremdenverkehr und in Gemeinden ohne oder doch mit kaum nennenswertem Fremdenverkehr wiedergibt, macht sie auch den Fremdenverkehr als Ursachenfaktor kenntlich. Nur in wenigen

Tabelle XIX.

Anteil der Wohnflächen, Ziergärten, Parkanlagen, Sportplätze und Verkehrsflächen in % der Gemeindeflächen.

Jahr	Fremdenverkehrsorte								Andere Orte				
	*Schrei-berhau	Gebirgs-bauden	*Krumm-hübel	Agneten-dorf	Stein-seiffen	*Peters-dorf	*Herms-dorf	*Warm-brunn	Schwarz-bach	Märzdorf	*Reibnitz	Werners-dorf	Gotsch-dorf
1864	5	4	5	7	6	6	6	14	8	4	3	4	3
1937	22	21	23	10	8	17	16	34	8	7	5	7	4
Diff.	17	17	18	3	2	11	10	20	0	3	2	3	1

* Orte, durch deren Gemarkung Eisenbahn führt.

Gemeinden wie z. B. Petersdorf und Hermsdorf ist außer an den Fremdenverkehr auch noch an die Industrie zu denken. Die große Raumbeanspruchung für die genannten Zwecke konnte natürlich nicht ohne Folgen für die Landwirtschaft der Fremdenverkehrsgemeinden bleiben, um so weniger als fast überall der Siedlungsausbau auf vorher landwirtschaftlich genutzten Flächen vor sich ging. Aus dieser Tatsache ergibt sich ganz zwangsläufig die Frage nach den Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf die Landwirtschaft überhaupt.

Die erste große Folge des steigenden Raumbedarfs war eine weitaus greifende *Parzellierung*. Zeigen die Katasterpläne der 60er Jahre noch ein leicht durchschaubares Bild, große Parzellen mit langzügigen Grenzen, so die Pläne der Gegenwart eine verwirrende Vielheit von Linien und Flächen und die Vorherrschaft des Kleinräumigen. Die Tabelle XX, die aus den Grundsteuerrollen errechnet wurde, läßt für einige willkürlich herausgegriffene Gemeinden wesentliche Ergebnisse der Parzellierung erkennen. Danach führte sie einerseits zu einer *Verkleinerung der Zahl der Besitzungen von mehr als 10 ha* und der auf sie entfallenden Ge-

Tabelle XX.

Besitzungen und Besitzflächen nach Besitzgrößenklassen 1864 und 1936.

		unter 5 a	5 bis 49 a	50 a bis 1,9 ha	2 bis 4,9 ha	5 bis 9,9 ha	10 bis 19,9 ha	20 bis 49 ha	über 50 ha
Schrei- berhau	Besitzungen 1865	23	106	177	108	13	6	7	3
	„ 1936	43	561	283	113	37	5	2	1
	Fläche in ha 1865	0.7	25	204	325	97	82	196	?
	„ „ „ 1936	1.4	110	297	336	263	70	44	?
Brücken- berg	Besitzungen 1868	1	3	32	10	1	—	—	—
	„ 1936	8	69	38	5	—	—	—	—
	Fläche in ha 1868	0.04	1.3	41	29	5	—	—	—
	„ „ „ 1936	0.3	15	42	17	—	—	—	—
Quer- seiffen	Besitzungen 1865	1	7	10	7	2	5	—	—
	„ 1936	5	46	25	11	3	2	—	—
	Fläche in ha 1865	0.06	1.5	17	21	14	62	—	—
	„ „ „ 1936	0.12	12	27	36	22	24	—	—
Wolfshau	Besitzungen 1868	1	—	11	4	1	—	—	—
	„ 1936	1	34	13	2	—	—	—	—
	Fläche in ha 1868	0.02	—	12	12	9	—	—	—
	„ „ „ 1936	0.02	9	14	7	—	—	—	—

samtfläche, andererseits zu einer bedeutenden *Vermehrung der Kleinbesitzungen* und des auf sie entfallenden Gesamtareals und ferner zu einer *Senkung der Durchschnittsgröße des Besitzes* innerhalb der kleineren Besitzgrößenklassen. Die Zahl der Besitzer und Besitzungen ist im ganzen sehr bedeutend erhöht.

Dieser allgemeine Überblick sei noch durch einige spezielle Angaben ergänzt. Ich greife dafür Schreiberhau als Beispiel heraus, füge aber in der Tabelle XXI auch Petersdorf noch hinzu. In Schreiberhau gab es schon im 18. Jahrhundert neben einigen hundert Häuslerstellen sieben Bauerngüter und 20 Gärtnerstellen. Diese Bauerngüter und selbst auch die meisten Gärtnerstellen waren groß genug, um als reine Landwirtschaftsbetriebe fungieren zu können, vermochten also mindestens eine Familie vollauf zu unterhalten. Der schnelle Parzellierungsprozeß, durch den Fremdenverkehr in Schreiberhau in den 70er Jahren eingeleitet, hat dann die Betriebsfläche aller Stellen fortgesetzt verkleinert und Restbauerngüter und Restgärtnerstellen übrig gelassen, die zu klein

Tabelle XXI.

Verkleinerung der Bauer- und Gärtnerstellen in Schreiberhau und Petersdorf.

a) Bauerngüter in Schreiberhau

Stellen-Nr.	1	2	3	4	5	6	7
Fläche in ha 1865	51	31	32	36	21	20	22
Fläche in ha 1936	20	1.2	16.5	8.8	0.75	0.18	22

b) Gärtnerstellen in Schreiberhau

Stellen-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	16	18	?
Fläche in ha 1865	17	9	13	13.4	14.7	7	10.5	6	2.7	8.6	13.3	9.3	35
Fläche in ha 1936	8	6.5	7.5	6	7.7	5	8.3	0.8	0.95	6.6	9	7.8	7.5

c) Bauerngüter und Gärtnerstellen in Petersdorf

Lfde. Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fläche in ha 1865	5	14	3	24	36	35	29	23	15	18	35	11	16	13
Fläche in ha 1936	1	0.5	2	8	15	19	0.1	17	4	24	0.4	0.4	0.4	3

Lfde. Nr.	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Fläche in ha 1865	11	12	9	26	34	21	17	12	14	20	10	17	36	11
Fläche in ha 1936	6	3	0.3	3	2	0.5	1	10	0.7	1	0.4	13	18	7

sind, um als ausschließliche Landwirtschaftsbetriebe fortbestehen zu können. Die meisten Stellen wechselten zudem in wenigen Jahrzehnten mehrfach den Besitzer und gelangten schließlich in die Hände von Nichtlandwirten, Gewerbetreibenden, Kaufleuten, Fuhrwerksbesitzern oder gar auch von Städtern ganz verschiedener Berufe. Einer der größten Höfe z. B., 1865 noch 30 ha groß, wurde schon Anfang der 70er Jahre bis auf einen Rest von 3 ha aufgeteilt und kam 1874 in den Besitz eines Glasschleifers, 1898 in den eines Maurers und 1918 in den eines Rechtsanwalts. Dasselbe Schicksal des mehrfachen Besitzwechsels und des letztlichen Verbleibens in Händen von Nichtlandwirten erfuhren aber auch diejenigen Höfe, welchen noch etwas größerer Arealbesitz bis auf die Gegenwart erhalten blieb. Einer der einst größten Höfe, zu dem auch heute noch mehr als 20 ha gehören, war bis 1888/89 in bäuerlichen Händen, kam dann an einen Kaufmann von auswärts, 1916 an einen auswärtigen Fabrikbesitzer und 1934 an eine Bank. Ein anderer Hof mit heute noch mehr als 22 ha war bis 1894 bäuerlicher Besitz, gelangte dann an einen Hauptmann a. D. und gehört ab 1902 einer Pensionskasse. — Verkleinerung der Betriebsfläche und Übergang in die Hände von Nichtlandwirten hat für die einzelnen Stellen eine erhebliche Einschränkung ihrer Betriebsfähigkeit oder gar die völlige Beseitigung der Landwirtschaft überhaupt bedeutet.

Ein gleichartiges Schicksal wie die von Verkleinerungsprozeß betroffenen Höfe hatten auch die von ihnen abgelösten Parzellen. In landwirtschaftlicher Nutzung verblieben sie selten, sondern fanden hauptsächlich eine der oben genannten Zweckbestimmungen als Bauland usw.

Eine der wichtigsten Auswirkungen dieser Vorgänge stellen wir hinsichtlich der Entwicklung der *agrарischen Nutzfläche* fest. Dabei sei als landwirtschaftliche Nutzfläche die Summe der Äcker, Wiesen und Weiden angesehen. Diese Fläche ist nach Ausweis eines den ganzen Kreis Hirschberg umfassenden statistischen Materials in allen heute noch vorwiegend agrарischen Siedlungen des Vorlandes wie überhaupt des ganzen weiteren Riesengebirgsbereiches im Zeitraum seit 1864 durchaus konstant geblieben oder hat nur geringfügige Änderungen erfahren. Im Gegensatz hierzu hat sie aber in allen Fremdenverkehrsorten — wie schon allein nach dem besprochenen Raumbedarf seitens des Fremdenverkehrs nicht anders zu erwarten — eine absolut wie relativ erhebliche Verkleinerung erlitten, von deren Ausmaß die in der Tabelle XXII

zusammengestellten, keineswegs besonders ausgesuchten Beispiele einen Eindruck geben.

Tabelle XXII.

Die landwirtschaftlich genutzte Fläche in ha in den Jahren 1864 und 1937.

	Fremdenverkehrsorte								vorwiegend agrarische Orte				
	Schreiberhau	Hain	Krummhübel	Gebirgsbauden	Giersdorf	Seidorf	Petersdorf	Hermsdorf	Schwarzbach	Märzdorf	Gotschdorf	Reibnitz	Alt-Kemnitz
1865	834	132	114	192	640	665	737	807	168	200	469	1231	1295
1937	620	116	71	154	488	581	620	519	169	200	455	1190	1303
Abnahme	214	16	43	38	152	84	117	298	—	—	14	41	—

Da dieser Verkleinerungsprozeß sich nur in den Fremdenverkehrsorten abgespielt hat, wird auch sein Ursachenkomplex mit dem Fremdenverkehr zusammenhängen. Die Abnahme an landwirtschaftlicher Nutzfläche zwischen 1864 und 1937 übersteigt aber in allen Orten jenen oben besprochenen Raumbedarf des Fremdenverkehrs (vergl. Tab. XIX u. XXII), so daß außer diesem Raumbedarf auch die bereits erkannten Folgen der Parzellierung zur Erklärung herangezogen werden müssen, nämlich die Erhöhung der Zahl der Grundbesitzer, Verschiebung innerhalb der Besitzgrößenklassen im Sinne der Vermehrung der Kleinbesitzungen auf Kosten bäuerlichen Bodens und Wechsel einst landwirtschaftlicher Stellen in den Besitz von Nichtlandwirten. Daneben muß auch der Bindung heimischer Arbeitskräfte durch den Fremdenverkehr gedacht werden, die trotz vielfacher Heranziehung auswärtiger Kräfte durch die größeren Hotels, Fremdenheime usw. immer noch sehr hoch zu veranschlagen ist, da ja in den Fremdenverkehrsorten nahezu alle Wohnstellen Zimmer an Gäste vermieten, Gäste auch vielfach in Pension nehmen.

Nur in einigen Orten wie Petersdorf, Hermsdorf und Herisdorf wird außer dem Fremdenverkehr auch die Industrie einen gleichen negativen Einfluß auf die Entwicklung der landwirtschaftlichen Nutzungsfläche gehabt haben, zumal wir gleichartige Rückgänge der agrarischen Fläche in allen Dörfern mit stärkerer Industrieentfaltung konstatieren müssen, so z. B. für Erdmannsdorf-Zillertal im gleichen Zeitraum von 1864 bis 1937 von 812 auf

674 ha. Industrie und Fremdenverkehr haben in dieser Richtung vollkommen gleichartige Rückwirkungen gezeitigt.

Die geschilderte Verkleinerung der agrarischen Nutzfläche ist das Seitenstück zur Ortsvergrößerung im weitesten Sinne des Wortes. Beide haben grundsätzliche Wandlungen im Bilde der Kulturlandschaft bedeutet, und beide laufen auch zeitlich unter sich und zugleich zur Entwicklung des Fremdenverkehrs parallel. Wie die stärkere Steigerung des Fremdenverkehrs und mit ihr der Ortsausbau einen von Ort zu Ort zeitlich verschiedenen Anfang nahm, so in ihrem Gefolge auch die Verkleinerung der landwirtschaftlichen Nutzfläche. In Warmbrunn, Herischdorf, Petersdorf und Hermsdorf ist sie im ganzen betrachteten Zeitraum verfolgbar; in Schreiberhau, Krummhübel, Gebirgsbauden u. a. macht sie sich erst nach dem Jahre 1885 stärker geltend und in Hain, Saalberg, Kiesewald und den übrigen jüngeren Fremdenverkehrsorten erst nach dem Jahre 1900. Auch dies deutet nochmals sehr klar auf den Fremdenverkehr als Ursache der ganzen Vorgänge hin.

Als landwirtschaftliche Nutzfläche war die Summe der Äcker, Wiesen und Weiden bezeichnet worden. Es erhebt sich die Frage, in welcher Weise die Verkleinerung der Nutzfläche sich auf das Verhältnis von Acker-, Wiesen- und Weideland äußerte. Tatsächlich hat sich seit etwa 1870 ein recht kontinuierlicher und in seinem letzten Ergebnis recht bedeutender Wandel im Sinne einer Abnahme der Ackerflächen, einer erheblichen Zunahme der Wiesen- und einer geringeren Zunahme der Weideflächen vollzogen. Es war aber dies ein Vorgang, der *alle Gemeinden im weiteren Riesengebirgsbereich* betraf. In Schreiberhau nahm die Ackerfläche im Zeitraum von 1864 bis 1937 von 592 ha auf 158 ha ab, in Hain von 113 auf 32 ha, in Krummhübel von 86 auf 16 ha, in Petersdorf von 522 auf 272 ha, in Hermsdorf von 507 auf 264 ha, in Giersdorf von 402 auf 238 ha und in den auch heute noch überwiegend agrarischen Orten Schwarzbach von 108 auf 88 ha, Stonsdorf von 468 auf 341 ha, Reibnitz von 1075 auf 872 ha und in Boberröhrsdorf von 1102 auf 771 ha. Gleichzeitig nahm in entsprechender Weise das Wiesenland zu, in Schreiberhau von 238 auf 452 ha, in Hain von 18 auf 90 ha, in Petersdorf von 185 auf 333 ha, in Giersdorf von 222 auf 246 ha, in Reibnitz von 152 auf 238 ha, in Stonsdorf von 140 auf 195 ha und ähnlich in allen übrigen Gemeinden. Nur in ganz wenigen Orten, darunter Krummhübel, Hermsdorf und Seidorf, ist die Wiesenfläche konstant geblieben oder hat sogar ebenfalls eine Verkleinerung erfahren.

Diese Veränderungen im Arealverhältnis von Ackerland, Wiese und Weide (Tab. XXIII) haben durch Vermehrung der Grünlandfläche auch das Landschaftsbild wesentlich gewandelt. Wiesen und Weiden dehnen sich heute auch da aus, wo einst Äcker waren, deren frühere Lage vielfach noch aus künstlichen Terrassierungen an Wiesenhängen erkennbar ist. Zumal im Vorlande und in der Vorstufe des Riesengebirges ist der Reichtum an Grünlandflächen zu einem bezeichnenden Zug der Kulturlandschaft geworden.

Tabelle XXIII.

Anteil der Acker-, Wiesen- und Weideflächen in % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzungsfläche.

	Fremdenverkehrsorte																vorwiegend agrarische Orte							
	Schrei- berhau		Hain		Krumm- hübel		Ag- neten- dorf		Giers- dorf		Sei- dorf		Peters- dorf		Herm- dorf		Schwarz- bach		März- dorf		Reib- nitz		Gotsch- dorf	
	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937	1865	1937
Acker	71	25	73	32	76	24	66	17	63	49	69	66	70	44	63	52	64	52	61	49	87	73	85	71
Wiese	28	73	36	66	24	24	33	83	35	50	28	22	26	54	32	42	36	48	36	47	13	20	14	20
Weide	1	2	—	2	—	52	1	—	2	1	3	12	4	2	5	6	—	—	3	4	—	7	1	8

Die Ursachen für diesen Wandel gingen nicht primär vom Fremdenverkehr aus, sondern von einer *Änderung in der Viehhaltung*, die sich nicht allein in den Fremdenverkehrsorten, sondern auch in allen Siedlungen des weiteren Riesengebirgsbereiches vollzog und überhaupt eine allgemeine Erscheinung war. Sie bahnte sich im Riesengebirgsbereich in den 70er und 80er Jahren an. Die bis dahin in fast allen Orten des Vorlandes und des Gebirgsrandes sehr umfangreich betriebene *Schafzucht* kam um diese Zeit ebenso zum völligen Erliegen wie in anderen deutschen Landschaften. Statt dessen erfuhr die *Rindviehhaltung* in allen Orten eine ziemlich plötzlich einsetzende und dann kontinuierliche Steigerung (Tab. XXIV). Dieser Veränderung in der Viehhaltung, die zugleich auch eine bedeutende Vergrößerung der Schweine- und Geflügelhaltung umschloß, kamen innerhalb des Fremdenverkehrsgebietes zwei Momente begünstigend entgegen, nämlich die Natur der Gebirgslandschaft, die eher für eine Viehhaltung als für intensive Ackerwirtschaft geeignet ist, und der durch den Fremdenverkehr steigende lokale Bedarf an Molkereiprodukten, Fleisch, Eiern usw. War also der Fremdenverkehr auch nicht die primäre Ursache der Viehstandsveränderungen und des sich

Tabelle XXIV.
Die Entwicklung der Viehhaltung.

		Pferde	Rindvieh	Schafe	Schweine	Ziegen	Hühner
Schreiber- hau	1873	78	913	—	24	313	?
	1900	143	817	4	239	250	2119
	1915	149	726	5	215	198	4166
Krumm- hübel	1873	19	133	—	6	39	?
	1900	47	117	5	43	41	621
	1915	79	87	—	38	30	795
Gebirgs- bauden	1873	—	422	—	4	68	?
	1900	9	335	—	78	21	590
	1915	31	260	—	74	18	761
Hain	1873	5	200	—	17	50	?
	1900	12	205	2	53	20	520
	1915	13	280	—	116	42	903
Saalberg	1873	5	302	—	14	69	?
	1900	3	321	—	116	56	640
	1915	4	226	2	91	22	708
Aagnetendorf	1873	12	231	—	9	77	
	1900	25	245	—	119	24	432
	1915	34	271	—	136	17	744
Hermsdorf	1873	84	455	819	—	1	
	1900	82	423	1	153	48	985
	1915	83	385	—	109	62	1579
Seidorf	1873	34	550	4	28	137	
	1900	58	665	12	207	56	1222
	1915	45	644	4	318	76	1993
Giersdorf	1873	34	500	3	17	132	
	1900	51	505	—	161	72	995
	1915	43	511	1	250	70	1252
Steinseiffen	1873	22	400	1	24	116	
	1900	59	506	1	226	67	1040
	1915	53	575	1	279	59	1519
Gotschdorf	1873	44	296	179	37	100	
	1900	32	348	73	140	53	619
	1915	48	392	2	210	36	887
Schwarz- bach	1873	15	242	—	3	29	
	1900	13	310	3	73	14	550
	1915	21	343	1	141	19	758
Reibnitz	1873	75	590	1009	52	182	
	1900	83	802	12	305	184	1428
	1915	98	990	3	566	180	1915
Boberröhrs- dorf	1873	105	849	1417	22	302	
	1900	130	934	191	424	212	2255
	1915	134	935	225	449	195	2928

zwangsläufig aus ihnen ergebenden Wandels im Verhältnis von Grünland zu Ackerland, so hat er aber ihre Tendenz durch seine entsprechende lokale Bedarfssteigerung sehr gestärkt. Die Viehwirtschaftsbauden des Gebirges fanden größere Absatzmöglichkeit für ihre Erzeugnisse in unmittelbarer Nähe bei den großen Gastbauden, die Viehhaltungen der Orte bei den Hotels, Fremdenheimen usw., was zweifellos einen Anreiz zur Vergrößerung der Rindvieh-, Schweine- und Geflügelhaltung gab. Auch die Kleinbesitzungen mit nebenerwerblicher Zimmervermietung ließen, wenn irgend möglich, von der bis dahin betriebenen Ziegenhaltung ab und gingen zur Haltung von Kühen über, um den höheren Anforderungen ihrer städtischen Gäste leichter gerecht werden zu können, was auf der anderen Seite wieder der Ziegenhaltung ganz erheblich Abbruch tat. (Tab. XXIV.)

Neben allem bot die weitgehende Umstellung von Ackerbau auf Viehwirtschaft im Bereich des Fremdenverkehrsgebietes noch den weiteren Vorteil dar, daß sie zu einem anderen, einfacheren Wirtschaftsrhythmus überleitete, der manche Arbeitskräfte freimachte, deren es in den vielen Zweigen des Fremdenverkehrsgewerbes in steigendem Maße bedurfte. Auch von diesem Kräftebedarf und den durch ihn gebotenen hohen Verdienstmöglichkeiten aus mag eine Verstärkung des Umwandlungsprozesses in der Landwirtschaft des Fremdenverkehrsgebietes erfolgt sein.

Nicht in allen Orten hat die Entwicklung der Großviehstände eine steigende Tendenz beibehalten. In den wichtigsten Fremdenverkehrsorten Bad Warmbrunn, Schreiberhau, Krummhübel, Gebirgsbauden, Saalberg, auch Hermsdorf u. a. ist sogar eine bedeutende Abnahme der Rindviehstände festzustellen (Tab. XXIV). Sie ist das Ergebnis einerseits aus einer Abnahme der Kopfbzahl in den einzelnen Viehständen und andererseits aus der Verkleinerung der Zahl der viehhaltenden Haushaltungen. In Schreiberhau sank letztere zwischen 1900 und 1915 von 370 auf 283, in Petersdorf von 259 auf 201, in Hermsdorf von 158 auf 104, in Saalberg von 90 auf 49, in Warmbrunn von 134 auf 71, in Brückenberg von 42 auf 28. Auch in den letzten Jahrzehnten hat nach mündlichen Erkundigungen dieser Rückgang in der Viehhaltung ange-dauert. Der Umstand, daß nur Fremdenverkehrsorte betroffen wurden, und zwar nur solche, in welchem der Fremdenverkehr in ganz besonderem Maße zum Massenverkehr wurde, weist schon recht deutlich auf den Fremdenverkehr als Ursache hin.

Dieselben Vorgänge sind in den höheren Gebirgsbauden mit

Ausnahme derjenigen zu beobachten, die von vornherein den Charakter ausschließlicher Gastbauden hatten. Hier ist die Entwicklung insofern etwas anders gewesen, als die wirtschaftliche Grundlage aller Bauden einst ganz ausschließlich die Viehwirtschaft war. Später ist in fast allen höher gelegenen Bauden der Gasthausbetrieb hinzugekommen und zwar gewissermaßen zwangsläufig: ziemlich verstreut, waren die einzelnen Bauden in den höheren Gebirgstteilen für den Wanderverkehr und Wintersportverkehr auf weite Strecken die einzigen Stützpunkte. Die Kombination von Gastwirtschaft und Viehwirtschaft bot den Baudnern eine viel sicherere Existenzgrundlage. Die früheren Viehstände von mehr als 20, 30, ja 40 Stück Rindvieh wurden zwar schon unabhängig vom Fremdenverkehr durch Einschränkung der Weidemöglichkeiten auf grundherrlichem Boden wesentlich verringert¹⁾, zählten in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts aber immer noch zwischen 10 und 20 Stück Rindvieh neben mehreren Ziegen und ein bis zwei Pferden. Je mehr aber der Fremdenverkehr zur Haupteinnahmequelle heranwuchs, je mehr er die Arbeitskraft der Baudner erforderte, desto mehr ging die Viehwirtschaft zurück. Die Zeit um 1910 bringt für eine ganze Reihe von Bauden die wirtschaftliche Vorrangstellung des Gasthausgewerbes. Vorher hielt beispielsweise die Alte Schlesische Baude noch ca. zehn Kühe, etwas Jungvieh und ein Pferd, 1935 waren es nurmehr fünf Kühe, drei Ziegen und zwei Pferde. Ähnliches vollzog sich in der Wosseckerbaude. Die Hampelbaude hielt, um noch ein weiteres Beispiel zu geben, in den 70er Jahren um 40 Stück Großvieh, heute nur acht bis zehn Kühe und Jungvieh, acht bis zehn Schafe, zwei Pferde und zwei Schweine. In anderen Bauden ist die Viehhaltung, vor allem die Rindviehhaltung, ganz aufgegeben worden, so in der Riesenbaude und in der Schlingelbaude, seit von der letzteren als Gasthaus die einst zu ihr gehörende Hasenbaude als Viehwirtschaft getrennt wurde (1908).

Dieselben Ursachen, die wir für die Veränderung der Viehstände der Bauden eindeutig herausstellen können, nämlich steigende Bedeutung der Fremdenverkehrswirtschaft als Verdienstquelle und steigender Bedarf an Arbeitskräften seitens des Fremdenverkehrs, dürfen auch ohne Einschränkung für die besprochene Verkleinerung der Rindviehhaltung in den größeren Fremdenverkehrsorten angenommen werden. Begünstigte also der Fremdenverkehr aus ver-

1) POSER, H.: Almwirtschaft und Baudenwüstungen im Riesengebirge. Geogr. Anz. 1936.

schiedenen Gründen anfangs eine Steigerung der Rindviehhaltung, so führte er hernach als immer mehr anwachsender Massenverkehr zu ihrer Verringerung.

Der Einfluß des Fremdenverkehrs auf die Viehhaltung kommt nochmals recht schön am Beispiel der Pferdehaltung zum Ausdruck. Diese ist in den überwiegend agrarischen Siedlungen, aber auch in den tiefer gelegenen Fremdenverkehrsorten im Zeitraum von 1873 bis 1915 entweder ziemlich konstant geblieben oder hat nur eine relativ geringe Erhöhung erfahren. Dagegen weist sie in den höheren Fremdenverkehrsorten Schreiberhau, Krummhübel, Gebirgsbauden, Hain und auch noch Agnetendorf eine auffallende Vergrößerung auf, obgleich hier der Bedarf an Pferden seitens der Landwirtschaft infolge der überall besonders großen Verringerung der Ackerfläche stark zurückgegangen ist. Hier hing die Zunahme des Pferdebestandes ganz ausschließlich mit dem Fremdenverkehr zusammen, war andererseits aber auch mitbedingt durch die Reliefverhältnisse der höheren Gebirgsteile. Noch heute erfolgt die Versorgung der Bauden mit Lebensmitteln, Heizmaterial usw. — wo nicht gar nur Träger verwendbar sind wie im Falle der Koppenbauden — durch Pferdewagen. Noch heute sind die Pferdedroschen und der Pferdeschlitten beliebte und geeignete Verkehrsmittel für Gebirgsausflüge von den höher gelegenen Orten aus, und noch heute werden die Pferde im Rahmen des Wintersportverkehrs für die Schlittenaufzüge an den Rodel- und Bobbahnen benötigt. So möchte ich auch nicht glauben, daß die Pferdehaltung in den höheren Gebirgsteilen nach dem Jahre 1915, dem Schlußjahr unserer Statistik, etwa durch den Einfluß des Kraftwagens merklich verkleinert wäre; für die Gebirgsbauden läßt sich sogar feststellen, daß sie ihren Pferdebestand noch je um ein oder zwei Pferde vergrößerten.

Die wichtigsten Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf die Landwirtschaft und Viehwirtschaft sind hiermit besprochen. Kurz zusammengefaßt waren es 1. eine Verkleinerung der agrarisch genutzten Fläche, 2. eine Verschiebung innerhalb der Besitzgrößenklasse im Sinne einer Ausweitung des Kleinbesitzes, 3. eine Förderung der aus anderen Ursachen heraus beginnenden Vergrößerung der Rindvieh-, Schweine- und Geflügelhaltung mit der Folge einer Zunahme der Grünflächen im Landschaftsbilde und einer Verringerung der Ziegenhaltung, 4. eine Abnahme der Rindviehhaltung innerhalb der Einzelsiedlungen der höheren Gebirgsteile und der größeren Fremdenverkehrsorte mit betontem Massenverkehr und 5. eine Steigerung der Pferdehaltung in den höheren Gebirgsteilen.

E. Fremdenverkehr und Bevölkerungsbewegung.

Angesichts der kraftvollen Entwicklung, die die Fremdenverkehrswirtschaft und mit ihr die gesamte Verkehrswirtschaft im Riesengebirge genommen hat, und angesichts auch der wiederholt gemachten Feststellung, daß die Fremdenverkehrswirtschaft so manche Kräfte anderer Wirtschaftszweige an sich zog, entsteht die Vermutung, daß der Fremdenverkehr auch einen Einfluß auf die Bevölkerungsbewegung der Riesengebirgsorte ausgeübt haben könnte. Diese Frage sei hier noch kurz untersucht. Ein kleiner historischer Rückblick ist dafür erforderlich.

Im 17. und 18. Jahrhundert hatte sich ähnlich wie im ganzen schlesischen Sudetenanteil eine unter gutsherrlicher Leitung stehende gewerbliche Kolonisation vollzogen. Sie war ihrer Art nach teils eine Neubegründung von Siedlungen, vor allem aber eine Vergrößerung bestehender Dörfer und hatte zum Ergebnis eine überaus große Bevölkerungsverdichtung im ganzen einstmaligen Grenzstreifen¹⁾. Im Riesengebirge traf diese Entwicklung fast alle Orte. Überall mehrte sich neben den Bauern und Gärtnern, deren Zahl zumindest im letzten Jahrhundert bis 1850 konstant geblieben war, das Element der gewerblichen Häusler. 1754 gab es in Schreiberhau neben 7 Bauern und 20 Gärtnern bereits 235 Häusler²⁾, deren Zahl in den folgenden Jahrzehnten sogar auf über 300 stieg.

Wie in Schreiberhau so hatten die Häusler am Ende des 18. Jahrhunderts in allen Orten des Zackentales und in den Bergfußorten von Hermsdorf bis Steinseiffen ein entschiedenes Übergewicht erlangt (Tab. XXV); und in den jüngeren, im 18. Jahrhundert entstandenen Gebirgssiedlungen Baberhäuser, Brückenberg, Forstbuden, Kiewewald und Wolfshau bildeten sie sogar das einzige Bevölkerungselement. In der Minderzahl gegenüber Bauern und Gärtnern waren sie im wesentlichen nur in den Vorlandsorten geblieben wie in Märzdorf, Stonsdorf, Lomnitz, Wernersdorf und manchen anderen, erreichten aber auch hier durchweg gegen 50% der Dorfansässigen.

Im ganzen gesehen bedeutete diese Entwicklung die Herausbildung einer neuen soziologischen Struktur der Bevölkerung.

1) ZIEKURSCH, J.: Hundert Jahre schlesische Agrargeschichte. Vom Hubertusbürger Frieden bis zum Abschluß der Bauernbefreiung. Breslau 1927. — Eine neuere Karte der Bevölkerungsdichte unseres Gebietes bei SOMMER, E.: Der Hirschberger Kessel, a. a. O. Karte 8.

2) Schreiberhauer Urliste von 1754 im Besitz von Herrn ROHKAM, Schreiberhau.

Waren schon viele Gärtner, insbesondere die sog. Kleingärtner, auf Nebenverdienst angewiesen, so waren die mehr oder weniger landlosen Häusler ganz und gar auf eine gewerbliche Wirtschaftsbasis gestellt, zu der in erster Linie die hausgewerbliche Leinenweberei und -bleicherei gehörten, ferner das Glashüttenwesen, in bescheidenerem Maße die Holzverarbeitung, vereinzelt das Schmiedehandwerk (Herstellung von Wirtschafts- und Hausgeräten in Steinseiffen) und gelegentlich auch andere Gewerbe wie vor allem in Warmbrunn. Für die weitere Bevölkerungsentwicklung trug diese neue Struktur durch das starke Übergewicht der landarmen Einwohner eine ernste Gefahr in sich, die vollends offenbar wurde, als die hausgewerbliche Wirtschaftsbasis dieses Bevölkerungselementes durch die Industrialisierung und die damit erfolgende Standortsverlagerung ihrer Produktion im vorigen Jahrhundert erschüttert wurde. Dies bedeutete in Teilen des Sudetenzuges den Anfang einer *Land- oder Gebirgsflucht* der Bevölkerung, die teilweise nur den lokalen Geburtenüberschuß betraf, so daß der Bevölkerungsstand der entsprechenden Orte fortan ziemlich konstant blieb, in den meisten Siedlungen aber noch über den Geburtenüberschuß hinausgriff und eine absolute Verminderung der Bevölkerung herbeiführte. Übrigens ist auch hier die rein landwirtschaftliche Bevölkerung von der Landflucht nicht frei geblieben.

Tabelle XXV.

Zahl der Bauern, Gärtner und Häusler um 1780¹⁾.

	Bauern	Gärtner	Häusler
Petersdorf (mit Kiesewald, Hartenberg)	17	22	291
Arnsdorf	26	86	88
Hermsdorf	18	32	188
Herischdorf	27	33	184
Giersdorf	12	109	78
Steinseiffen	25	79	129
Agnetendorf	—	66	42
Krummhübel	—	61	35
Saalberg	—	64	21
Hain	—	41	27
Brückenberg	—	—	41

1) Zusammengestellt nach den Angaben von ZIMMERMANN, F. A.: Beyträge zur Beschreibung von Schlesien. VI. Bd. Brieg 1786.

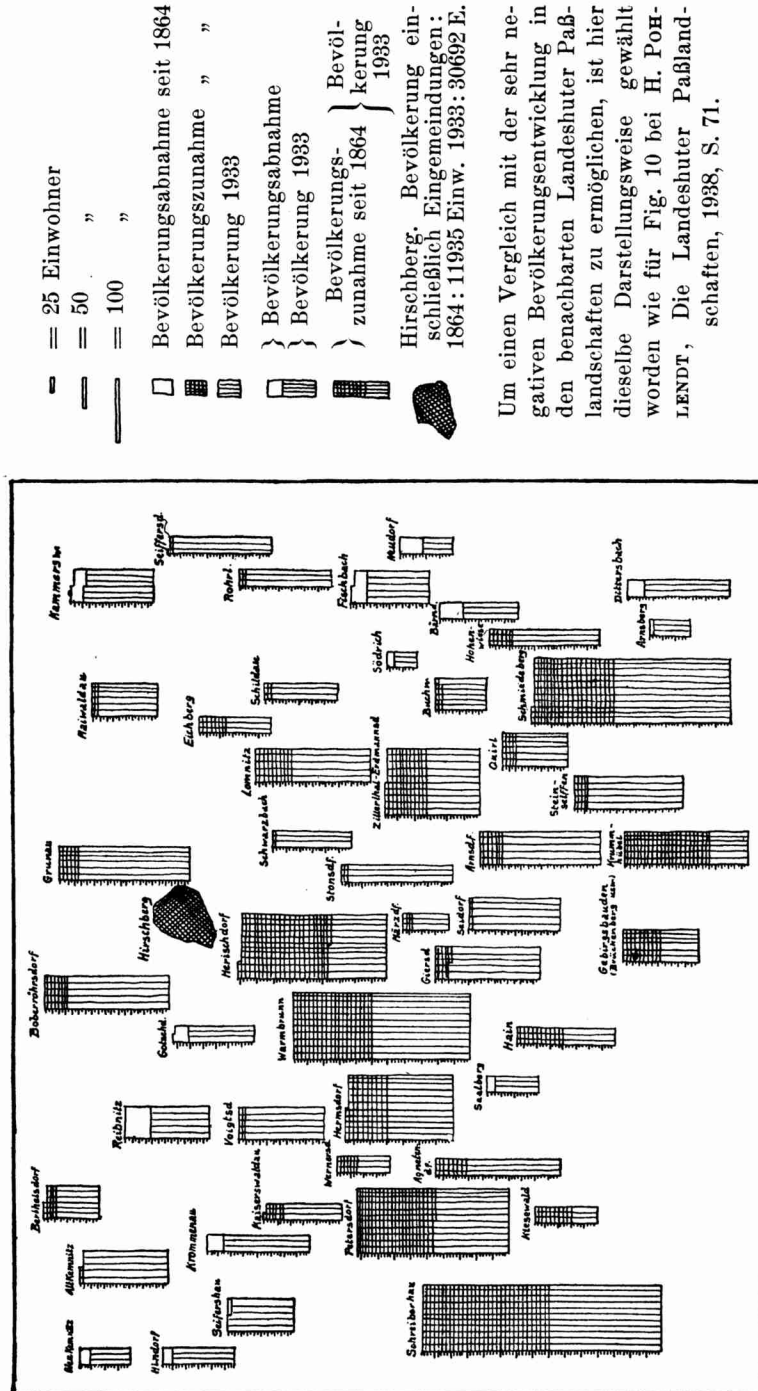


Fig. 10. Die Bevölkerung in den Orten des engeren und weiteren Riesengebirgsbereiches 1864 und 1933.

Anfang und Ende dieser negativen Entwicklung ist zeitlich nicht überall gleich gewesen. Von den 50 Orten des Gebietsausschnittes der Karte Fig. 10 wurden 37 von der absoluten Bevölkerungsabnahme betroffen. In wenig mehr als 10 Orten begann diese vor der Jahrhundertmitte, in den weitaus meisten aber ähnlich wie in der östlich benachbarten Landeshuter Paßlandschaft¹⁾ erst nach der Jahrhundertmitte und zwar hauptsächlich im Zeitraum von 1864 bis 1885. Machte das Riesengebirgsgebiet ebenso wie die vorhergehende Aufwärtsentwicklung der Bevölkerung auch diese negative Entwicklung gemeinsam mit den östlichen und westlichen Nachbarlandschaften mit, so hob es sich andererseits doch wieder in einigem positiv von ihnen ab; nämlich einmal dadurch, daß in ihm außer den beiden Städten Hirschberg und Schmiedeberg auch die von jeher wichtigeren Orte Herischdorf, Warmbrunn, Hermsdorf, Petersdorf, Schreiberhau u. a. in der Bevölkerungsentwicklung keine Störung erlitten hatten, vielmehr eine ständige Zunahme erfuhren, und zweitens dadurch, daß die negative Entwicklung in der Mehrzahl der übrigen Siedlungen z. Tl. schon vor, in den meisten Fällen aber gleich nach der letzten Jahrhundertwende bereits beendet war, während sie dagegen im überwiegenden Teil der Siedlungen der Landeshuter Paßlandschaft und des Isergebirgsvorlandes noch in den letzten Jahrzehnten andauerte.

Die Ursachen für die ununterbrochene Fortentwicklung in den soeben namentlich aufgeführten Orten hat hier zweifellos in der sehr zeitigen Niederlassung fabrikmäßiger Unternehmen gelegen, die der landarmen und ihres Hausgewerbes verlustig gehenden Bevölkerung schon eine neue Wirtschaftsbasis gab, noch ehe es zu einem Bevölkerungsabgang kommen konnte. Bei einigen anderen Orten, wie z. B. Lomnitz und Stonsdorf, darf man in ähnlicher Weise spätere Fabrikgründungen als Ursache dafür ansehen, daß ihrer schon im Gange befindlichen Bevölkerungsabnahme ein Ende gesetzt wurde. In den stadtnahen Siedlungen dürfte der immer größer werdende Arbeitsmarkt der Stadt Hirschberg eine ähnliche Wirkung gehabt haben. In einer Vielzahl von Siedlungen, und gerade den höheren Gebirgsorten, in welchen die zuvor negative Bevölkerungsbewegung wieder durch eine positive abgelöst worden ist, bestehen aber solche Faktoren wie Industrie oder Nähe eines städtischen Arbeitsmarktes nicht. Hier lenkt sich mit vollem Recht

1) POHLENDT, H.: Die Landeshuter Paßlandschaften. Veröff. d. Schles. Ges. f. Erdk. H. 25. Breslau 1938, S. 70 f.

das Augenmerk auf die aufkommende Fremdenverkehrswirtschaft als neuen Ursachenfaktor; denn einmal handelt es sich durchwegs um Fremdenverkehrsorte wie Hohenwiese, Krummhübel, Querseiffen, Brückenberg, Hain, Agnetendorf, Kiesewald, Saalberg usw., und zum anderen besteht in diesen Orten eine zeitliche Parallele zwischen dem Anfang eines massenweisen Fremdenverkehrs und dem Anfang einer neuen Bevölkerungszunahme. Auch durch den Vergleich unserer Gebirgssiedlungen mit den Gebirgsorten beiderseits des Landeshuter Kammes (Fig. 10), die mit Ausnahme von Hohenwiese keinen nennenswerten Fremdenverkehr, aber auch keine Industrie besitzen und noch in abnehmender Bevölkerungsentwicklung verharren, kann auf den Fremdenverkehr als einen die Bevölkerungsbewegung positiv beeinflussenden Faktor geschlossen werden.

Da wir an diesen sehr eindeutigen Beispielen der Gebirgssiedlungen den Einfluß des Fremdenverkehrs einwandfrei und dazu noch als sehr stark erkennen können¹⁾, müssen wir ihn auch neben dem Industrieinfluß zum Verständnis für die kräftige Bevölkerungsentwicklung in jenen Orten in Anrechnung bringen, die wie Warmbrunn, Petersdorf u. a. Industriegewirtschaft und Fremdenverkehr zugleich haben.

In einem anderen Zusammenhange mußte früher bereits das Eindringen ortsfremder Bevölkerung in zuvor rein bäuerliche Anwesen der Fremdenverkehrsorte erwähnt werden (S. 153). Dieser Vorgang könnte darauf deuten, daß die Bevölkerungszunahme in den Fremdenverkehrsorten nicht allein aus der heimischen Bevölkerung heraus erfolgte, sondern auch in stärkerem Maße durch Zuzug von außen her. Tatsächlich sind viele Fremdenheime und Hotels, auch Geschäfte und Verwaltungsposten im Rahmen des Fremdenverkehrs nicht in den Händen von ortsheimischen, sondern von ortsfremden Einwohnern. Schon im Jahre 1894/95 wurden in Schreiberhau 86 Hausbesitzer zur Gebäudesteuer veranlagt, deren Wohnsitz zuvor anderweitig war. Diese Zahl hat sich im Laufe der Jahrzehnte natürlich wesentlich vermehrt. Die

1) In der Gemeinde Gebirgsbauden (Brückenberg, Baberhäuser, Wolfshau) war die Bevölkerung zwischen 1864 und 1885 von 684 auf 575 Einw. gefallen, stieg dann aber seit Einsetzen des Fremdenverkehrs bis 1925 auf 1266 Einw. In Krummhübel stieg die Bevölkerung nach vorhergehender Abnahme im gleichen Zeitraum von 570 auf 1883, in Hain von 370 auf 757. Nur in Saalberg ist die Bevölkerungsabnahme noch nicht wieder kompensiert worden.

Fremdenverkehrswirtschaft hat also ähnlich wie etwa die Industrie die Eigenschaft, nicht nur heimische Bevölkerung an sich zu binden, sondern darüber hinaus fremde Bevölkerung heranzuziehen. Sie bekundet damit, wenn auch nicht im gleichen Maße wie die Industrie, eine gewisse Ballungstendenz.

Unter dem Eindruck der doch relativ vielen ortsfremden Einwohner, die man allein schon gelegentlich eines Aufenthaltes in einem der größeren Fremdenverkehrsorte feststellen kann, ergibt sich die Frage, ob nicht etwa verschleiert durch den starken Zuzug ortsfremder Bevölkerungselemente doch noch eine teilweise Landflucht der heimischen Bevölkerung erfolge. Manche Momente könnten dafür sprechen, so z. B. das Eingehen und der Verlust bäuerlicher Anwesen oder auch die von *Rohkam* nachgewiesene starke Verminderung oder das gänzliche Schwinden von einer Reihe früher sehr häufig vorhandener Schreiberhauer Familiennamen¹⁾. Aber ganz durchschlagend sind solche Momente nicht, und so muß die aufgeworfene wichtige Frage einstweilen unbeantwortet bleiben.

Trotz dieser bleibenden Lücke haben uns doch die vorhergehenden Darlegungen das Auge für alle Äußerungen des Fremdenverkehrs auf die Bevölkerungsbewegung geöffnet; und wenn heute das Fremdenverkehrsgebiet als Raum steigender Bevölkerungsentwicklung und zugleich relativ großer Bevölkerungsdichte gegenüber seinen Nachbarlandschaften eine ganz betonte Sonderstellung einnimmt²⁾, so dürfen wir diesen Tatbestand nicht mehr erklären wollen, ohne der Fremdenverkehrswirtschaft einen bedeutenden Ursachenanteil einzuräumen.

Schluß: Begriffe und Aufgaben.

Eine Zusammenfassung der im zweiten Teil der Arbeit gewonnenen Ergebnisse können wir uns hier schenken, insofern nämlich das Kap. I, A bereits einen zusammenfassenden Überblick über das Fremdenverkehrsgebiet als Kulturlandschaft gab, wenn es auch noch nicht die Erklärungen für diese enthielt. Statt dessen möge als Schlußwort ein Rückblick auf die methodische Zielsetzung der Arbeit und ein Ausblick auf einige Aufgaben grundsätzlicher Natur folgen.

1) ROHKAM, H.: Der Schreiberhauer Lebensbaum von 1754; Zschr. Wanderer im Riesengebirge, 1934, S. 178 ff.

2) S. Bevölkerungsdichte-Karte bei SOMMER, a. a. O.

Der in der Einleitung als Ziel herausgestellte Versuch, durch Stichproben in verschiedener Richtung die Anwendbarkeit geographischer Fragestellung auf den Fremdenverkehr zu überprüfen, hat ein durchaus positives Ergebnis gezeitigt. Der Fremdenverkehr hat sich als der geographischen Untersuchung zugänglich und damit auch als geographische Aufgabe erwiesen. Daneben haben sich auch die großen methodischen Schwierigkeiten, vor denen wir anfänglich standen, wesentlich gelockert. Es hat sich noch keine vollends gefestigte Methode ergeben, aber immerhin eine methodische Richtlinie finden lassen, die durch spätere Arbeiten ausgebaut werden könnte. Die Besinnung darauf, daß jede geographische Betrachtung des Fremdenverkehrs ebenso wie jede geographische Betrachtung der Wirtschaft, des Verkehrs oder der Siedlungen erst dann geographischen Sinn erhält und geographisch bleibt, wenn sie vom räumlichen Erscheinungsbilde ausgeht und nur dieses mitsamt seinem Inhalt als Aufgabe streng im Auge behält, hat diese methodische Richtlinie zwangsläufig gewiesen. Das Fremdenverkehrsgebiet als ein eigener Typ der Kulturlandschaft, als ein besonderes Erscheinungsbild mußte danach der Ausgangspunkt sein. Dieses Erscheinungsbild verstehen und erklären zu wollen, hieß den Fremdenverkehr als seinen charakterisierenden Bestandteil und — wie sich weiter erwies — als seinen hauptsächlichsten Gestalter nach seinem Wesen, seiner historisch-geographischen Entwicklung, seinen Grundlagen und seiner Lokalisation sowie landschaftsgestaltenden Dynamik und Auswirkung erfassen; und gerade dadurch, daß die Untersuchung des Fremdenverkehrs gewissermaßen in den Dienst der Erklärung eines besonderen kulturlandschaftlichen Erscheinungsbildes treten mußte, hat er sich selbst am leichtesten als ein geographisches Betrachtungsobjekt enthüllen lassen. Manche Eigenschaften des Fremdenverkehrs wären verschleiert geblieben, manche auf ihn bezugnehmende Fragen nicht gestellt worden, wenn die Studien nicht ihren Ausgangspunkt vom Erscheinungsbild genommen hätten oder nicht hätten nehmen können. Insofern hat sich auch das Fremdenverkehrsgebiet des Riesengebirges als günstiges Beispiel erwiesen. Es gibt Gebiete und Orte, wo der Fremdenverkehr wie etwa in den Großstädten nicht in gleicher Weise mit einem so sinnfällig besonderen kulturlandschaftlichen Ausdruck gepaart ist wie im Falle des Riesengebirges; sie hätten bei weitem nicht die gleiche Mannigfaltigkeit der Fragestellung und Erkenntnisse über den Fremdenverkehr möglich gemacht, können aber jetzt von der am günstigeren Bei-

spiel gewonnenen Erfahrungsbasis aus mit viel größerer Leichtigkeit und Erfolgsicherheit untersucht werden.

Die Arbeit hat viele mit dem Fremdenverkehr eng verknüpfte Probleme rein geographischer Art aufgezeigt, deren Allgemeinbedeutung hier nicht noch einmal hervorgehoben werden kann. Nur auf zwei Aufgabenbereiche möge abschließend hingewiesen sein. Der eine bezieht sich auf eine genauere Erfassung bestimmter Grundbegriffe, der andere auf die Notwendigkeit einer systematischen Ordnung der Fremdenverkehrsräume. Für beide Probleme haben unsere Studien Ansätze und Diskussionsmaterial erbracht.

Unter den Begriffen steht obenan der des *Fremdenverkehrs* selbst. Ich habe es absichtlich vermieden, diesen Begriff schon eingangs zu definieren, um nicht der Gefahr einer nur theoretischen und dabei vielleicht unvollständigen Formulierung zu unterliegen. Es mußte erst durch eine eindringende analytische Studie von großer Vielseitigkeit Einblick in das wirkliche Wesen des Fremdenverkehrs erreicht werden, um eine Begriffsformulierung anstreben und andere schon vorliegende, namentlich von wirtschafts- und verkehrswissenschaftlicher Seite kommende Definitionen auf ihre geographische Brauchbarkeit hin prüfen zu können.

Von früheren Definitionen seien nur die wichtigsten herausgegriffen. Nach K. SCHNEIDER ist der Fremdenverkehr „das freiwillige Reisen (Wandern) nach und der freiwillige vorübergehende Aufenthalt von Menschen (einzelnen oder Gruppen) in bestimmten darauf eingerichteten Gegenden und Orten zum Zwecke der Gesundung, Erholung (Sport, Vergnügen) oder zu Bildungszwecken“¹⁾. Für BORMANN ist der Fremdenverkehr „der Inbegriff der Reisen, die zum Zwecke der Erholung, des Vergnügens, geschäftlicher oder beruflicher Betätigung oder aus sonstigen Gründen, in vielen Fällen aus Anlaß besonderer Veranstaltungen oder Ereignisse vorgenommen werden und bei denen die Abwesenheit vom ständigen Wohnsitz nur vorübergehend, im Berufsverkehr jedoch nicht bloß durch die regelmäßige Fahrt zur Arbeitsstätte bedingt ist“²⁾. So dann wurde der Fremdenverkehr betrachtet als „der Inbegriff aller jener und in erster Reihe aller wirtschaftlicher Vorgänge, die sich im Zuströmen, Verweilen und Abströmen Fremder nach, in und

1) SCHNEIDER, K.: Das Wesen des Fremdenverkehrs. Zschr. Der Bund, 1935, Sonderabdr. S. 5.

2) BORMANN, A.: Die Lehre vom Fremdenverkehr. Berlin 1931, S. 10.

aus einer bestimmten Gemeinde, einem Lande, einem Staate betätigen und damit unmittelbar verbunden sind“¹⁾).

Andere Definitionen sind diesen drei sehr ähnlich. Ihnen allen ist gemeinsam, daß sie außer dem Fremdenaufenthalt auch die Reisen selbst, d. h. das Anreisen und Abreisen oder Zuströmen und Abströmen von Fremden mit zum Inhalt des Begriffs erheben. Damit wird aber irrtümlicherweise der Reiseverkehr, wenn auch nur ein Teil von ihm, dem Begriff Fremdenverkehr einbezogen. Reiseverkehr ist aber noch kein Fremdenverkehr, ganz gleich, mit welchen Beweggründen und Zielen er verknüpft ist. Selbst nach landläufigem Empfinden ist der Reiseverkehr noch kein Fremdenverkehr, sondern ist vom letzteren nur in Bezug auf das Verweilen von Fremden an einem Orte oder in einem Gebiete die Rede.

Auch in anderer Hinsicht erweisen sich die bisherigen Definitionen als zumindest geographisch unzureichend. Die Untersuchungen im Riesengebirge haben jedenfalls in wesentlichen Punkten anders über das Wesen des Fremdenverkehrs belehrt, als es aus jenen Definitionen hervorgeht. Seiner Erscheinung nach erwies er sich für Vergangenheit und Gegenwart als eine lokale oder gebietliche Häufung von Ortsfremden mit vorübergehendem Aufenthalt. Wie Expeditionen oder Reisen in unbewohnte und unbewirtschaftete Gegenden noch keinen Fremdenverkehr ausmachen, haben auch die frühesten, dazu zeitlich sehr vereinzelt Reisen ins Riesengebirge noch keinen Fremdenverkehr bedeutet. Hierzu bedurfte es erst der Häufigkeit. Das zumindest geographisch sehr wichtige Moment der lokalen oder gebietlichen Fremdenhäufung fehlt obigen Definitionen ganz. Sie enthalten aber das Moment des Fremdenaufenthaltes, der sehr richtig durch das Wort „vorübergehend“ näher bestimmt wird. Durch diese zeitliche Begrenzung des Aufenthaltes wird mittelbar auch der Begriff „Fremder“ festgelegt; er ist im Rahmen des Fremdenverkehrs enger als gewöhnlich und deckt sich mit dem üblichen fremdenverkehrsstatistischen Begriff. Danach wird nur der als Fremder bezeichnet, der nicht wie Pensionäre und Beamte usw. für dauernd zugezogen oder zugereist ist, sondern einen zeitlich begrenzten, vorübergehenden Aufenthalt nimmt. — Unsere Untersuchung lehrte weiter, daß der Fremdenaufenthalt eine große Summe von Wechsel-

1) SCHULLERN zu SCHRATTENHOFEN, H. v.: Fremdenverkehr und Volkswirtschaft. CONRADS Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. III. Folge. Bd. 42. Jena 1911, S. 437.

beziehungen und Wechselwirkungen zwischen den Fremden einerseits und der ortsansässigen Bevölkerung, dem Orte oder Gebiete andererseits zum Inhalt hat. Diese Beziehungen bahnen sich an durch das Erscheinen des Fremden mit bestimmten Forderungen, Erwartungen und Absichten, die u. a. in den Fremdenverkehrsarten ihren Ausdruck finden und die seitens der ansässigen Bevölkerung, des Aufenthaltsortes oder Aufenthaltsgebietes erfüllt werden müssen und erfüllt werden. In diesem Beziehungsverhältnis sind beide Teile, der Fremde auf der einen Seite und ortsansässige Bevölkerung, Aufenthaltsort und Aufenthaltsgebiet auf der anderen Seite, gleichwohl Nehmende wie Gebende. Wir haben gesehen, wie dieses Spiel der Wechselwirkungen eine außerordentliche wirtschafts-, verkehrs-, orts- und landschaftsgestaltende Dynamik auslösen kann. Obgleich diese sehr folgewichtigen Wechselbeziehungen oder Wechselwirkungen von Anfang an jedem Fremdenverkehr wesenhaft eigentümlich sind, bleiben sie in den bisherigen Definitionen ebenfalls unberücksichtigt. — Die Beachtung dieser Wechselwirkung wird auch in einem anderen Punkte notwendig: nur von ihrem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein her läßt es sich sachlich entscheiden, ob der Aufenthalt irgend eines bestimmten Fremden noch zum Fremdenverkehr zu zählen ist oder nicht. Die Entscheidung dagegen — wie die meisten bisherigen Definitionen — vom Aufenthaltsgrund oder Aufenthaltszweck abhängig machen zu wollen, ist abwegig, weil die unendliche Fülle der Aufenthaltsmotive gar nicht zu übersehen, geschweige denn in eine allgemein gültige Definition einzufangen ist. Diese Art Entscheidung läßt außerdem der Willkür großen Spielraum. So ist es — jetzt von der Basis der Wechselwirkungen aus geurteilt — sachlich nicht einzusehen, daß z. B. K. SCHNEIDER den Aufenthalt von Geschäfts- und Berufsreisenden als nicht zum Fremdenverkehr gehörig betrachtet¹⁾.

Wir machen nach diesen Erörterungen die Feststellung, daß die geographische Betrachtung das Wesen des Fremdenverkehrs viel sicherer und gehaltvoller offenbart als irgend eine andere, und daß sie trotzdem zu knapperer Definition führen kann. Nach ihr ist der Fremdenverkehr die lokale oder gebietliche Häufung von Fremden mit einem jeweils vorübergehenden Aufenthalt, der die Summe von Wechselwirkungen zwischen den Fremden einerseits und der ortsansässigen Bevölkerung, dem Orte und der Landschaft andererseits zum Inhalt hat. Diese Definition trifft für jeden Fremdenverkehr zu, gleich, ob er

1) SCHNEIDER, K.: a. a. O.

aus verschiedenen Fremdenverkehrsarten mannigfaltig zusammengesetzt ist, oder ob er nur aus einer Fremdenverkehrsart besteht (S. 20f.).

Ein zweiter Grundbegriff, der nach schärferer Fassung drängt, ist der des Fremdenverkehrsortes. Auch seine Formulierung muß an die örtliche, sich wiederholende Häufung von Ortsfremden anknüpfen¹⁾, d. h. an ein Mehr von Ortsbevölkerung, das an den Aufenthaltsort nicht beruflich oder allgemeinwirtschaftlich ständig gebunden ist, hier keine Produktion, sondern nur Konsumtion ausübt. Der Aufenthaltsort hat dieses Mehr der Bevölkerung als besondere Erscheinung, zugleich aber damit neben anderen die eine Funktion, diesem nur konsumierenden Mehr der Bevölkerung Unterkunft und jegliche Bedarfsdeckung zu vermitteln. Nur wo die Fremden ein überragendes, ziffernmäßig einstweilen indes noch nicht allgemein fixierbares Verhältnis gegenüber der ortsansässigen Bevölkerung einnehmen, wo demzufolge die genannte Funktion des Aufenthaltsortes eine hervorragende Stellung neben oder über anderen Ortsfunktionen einnimmt wie in allen höheren Gebirgsorten des Riesengebirges, den Bergfußorten und Warmbrunn, hat die Fremdenverkehrsfunktion mit allen für sie nötigen Mitteln, Wohn-, Verkehrs-, Wirtschafts-, Heil- oder Sporteinrichtungen usw. typisierenden Einfluß auf das Ortsbild gefunden. Erst wo dies der Fall ist, kann geographisch von einem Fremdenverkehrsort die Rede sein. Eine geographische Definition des Begriffes, die ich mangels ausreichenden Vergleichsmaterials noch nicht zu treffen wage, hätte also nach den Erfahrungen unserer Untersuchung folgende drei Momente zu enthalten: *die lokale Fremdenhäufung als Erscheinung, die hervorragende Stellung der Fremdenverkehrsfunktion und das aus ihr resultierende typische Gepräge des Ortsbildes*.

Durch das letzte Moment werden die Fremdenverkehrsorte streng von solchen Siedlungen geschieden, in welchen es ebenfalls zur Häufung von Fremden kommt und in welchen ebenfalls eine Fremdenverkehrsfunktion liegt, deren Ortsbild aber von anderen viel stärkeren Kräften als dem lokalen Fremdenverkehr geprägt ist (vgl. das über Hirschberg auf S. 12 Gesagte). Der geographische Begriff umfaßt also eine insonderheit im Ortsbild typisierte Art von Orten mit Fremdenverkehr. Das darf natürlich nicht heißen, daß die geographische Betrachtung des Fremdenverkehrs

1) Zum Begriff des Fremdenverkehrsortes gehört unbedingt das Moment der Wiederholung, eine einmalige, nur vorübergehende Fremdenhäufung wird einen Ort noch nicht zum Fremdenverkehrsort erheben.

sich nur auf die so charakterisierten Orte zu beschränken habe. Sie muß auch die anderen Orte mit Fremdenverkehr im Auge haben, zumal viele, insbesondere die Städte, oft einen absolut größeren Fremdenverkehr haben als manche Fremdenverkehrsorte nach obiger Inhaltsbestimmung.

Die nunmehr folgenden Erwägungen bezüglich der *Fremdenverkehrsräume* teile ich mit, um jene aus dieser Einzeluntersuchung heraus sichtbaren Wege und Aufgaben aufzuweisen, die sich einer noch umfassenderen geographischen Behandlung des Fremdenverkehrs eröffnen.

Die Betrachtungen ergaben für das Riesengebirge das Vorhandensein einer fremdenverkehrsgeographischen Raumeinheit, charakterisiert durch eine Häufung des Fremdenverkehrs, eine vom Fremdenverkehr geprägte Physiognomie und eine ebenfalls vom Fremdenverkehr bestimmte Struktur der Wirtschaft und des Verkehrs. Dazu erwies sich fernerhin dieser Fremdenverkehrsraum als ausgesprochenes Konsumtionsgebiet. Ich möchte für solche Gebiete, die sich allein schon im mitteleuropäischen Raum im Gebirge oder an den Küsten mehrfach wiederholen und sich deutlich von den weiteren Nachbarlandschaften absetzen, allgemein die Bezeichnung *Fremdenverkehrsgebiet* vorschlagen¹⁾. Das Fremdenverkehrsgebiet als besonderes Raumindividuum wird auch noch dadurch gekennzeichnet, daß es in seiner Ausdehnung nicht notwendigerweise an den Staatsgrenzen Halt macht (S. 13), und daß ihm in zweierlei Hinsicht eine Abhängigkeit von Ergänzungsräumen eigen ist, nämlich zum einen von einem Fremdeneinzugsgebiet, aus dem die Fremden kommen (S. 80 f.), zum anderen von einem benachbarten wirtschaftlichen Ergänzungsraum, aus dem die tägliche Anlieferung von Bedarfsgütern erfolgt (S. 113). Mit beiden Räumen ist das Fremdenverkehrsgebiet, gewissermaßen auf jeweils anderer Basis, durch enge Beziehungen zu neuen Großraumeinheiten verflochten.

Die Existenz von Fremdenverkehrsgebieten stellt die geographische Betrachtung vor den weiteren Aufgabenkomplex, die Verbreitung der Fremdenverkehrsgebiete zu fixieren, sie ihrem Wesen nach zu unterscheiden, was mit Hilfe der Strukturanalyse des Fremdenverkehrs, der Unterscheidung von Fremdenverkehrsarten und Fremdenverkehrsgattungen möglich ist (S. 13 f. u. 20 f.), und den

1) Den Begriff „Fremdenverkehrslandschaft“ möchte ich dagegen analog den Begriffen „Industriellandschaft“ und „Agrarlandschaft“ nur auf den bildhaften Gehalt der Räume beziehen.

allgemeinen Gesetzen der Verteilung nachzugehen. Erst wenn diese Aufgaben in Angriff genommen worden sind, wird sich z. B. eine voll befriedigende Karte der Fremdenverkehrsgebiete des Deutschen Reiches entwerfen lassen.

Wenn die Entwicklung und Ausbreitung von Fremdenverkehrsgebieten auch keine Rücksicht auf Staatsgrenzen nimmt, so ist doch andererseits die Staatsgrenze nicht belanglos für den Fremdenverkehr. Ihre mannigfaltige Bedeutung für ihn offenbart sich vor allem im Ausländerverkehr. Die Tatsache ihres Einflusses wird die geographische Betrachtung des Fremdenverkehrs vor die Notwendigkeit stellen, außer von Fremdenverkehrsgebieten auch noch von *staatlichen Fremdenverkehrsräumen* zu sprechen. Die in ihnen liegenden geographischen Probleme werden erst voll erkennbar werden, wenn einmal ein staatlicher Fremdenverkehrsraum Gegenstand einer speziellen Untersuchung wird.



Abb. 1. Das Riesengebirge und sein nördliches Vorland, ca. 1:200 000.
(Ausschnitt aus der Karte des Deutschen Reiches 1:100 000, Bl. 447/472).



Abb. 2. Ortsansicht von Schreiberhau. Schreiberhau als Streusiedlung.
Im Mittelgrunde die Käme des Isergebirges¹⁾.

1) Herkunftsnachweis für die Abb. auf der letzten Seite.

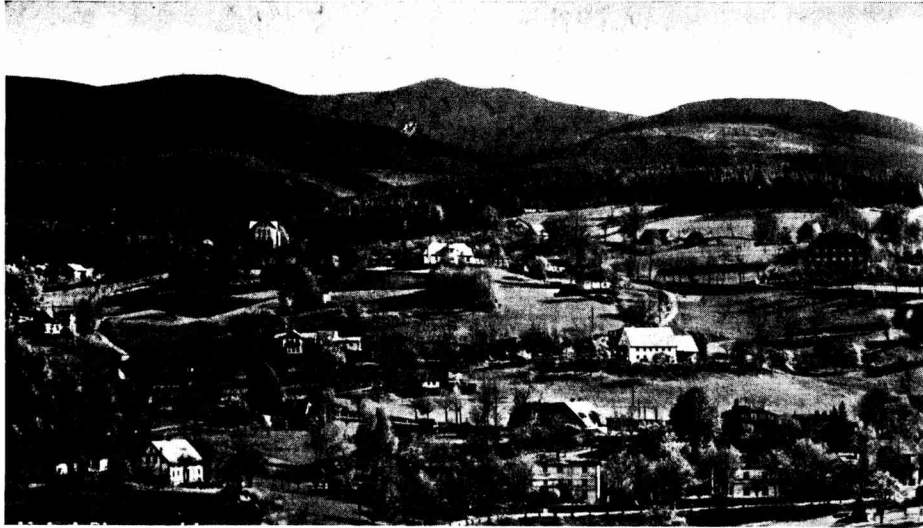


Abb. 3. Teilansicht von der Streusiedlung Hain in der Flaehhangzone des Riesengebirges (S. 51 f. u. 71 f.).

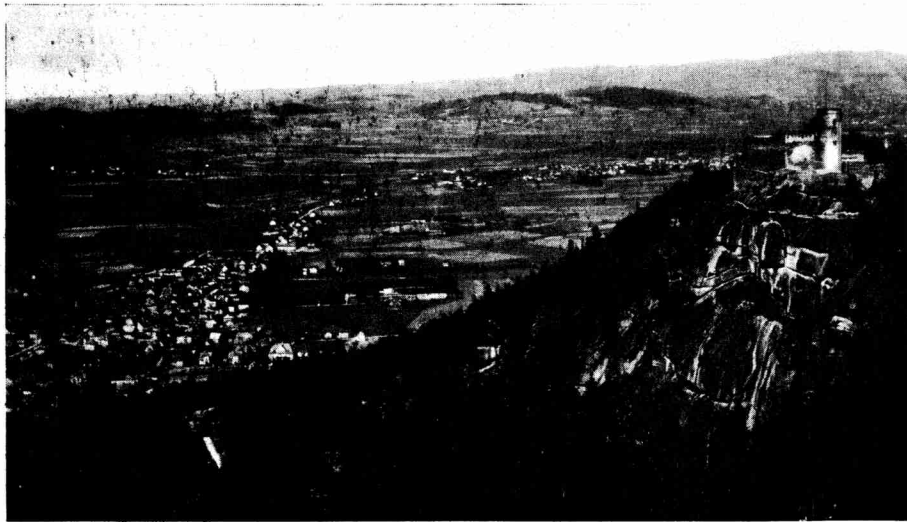


Abb. 4. Hermsdorf u. K. als verdichtetes Waldhufendorf (S. 71 f.). Rechts die Burgruine Kynast. Blick in den Hirschberger Kessel nach N.



Abb. 5. Blick von der Schneekoppe auf den Koppentop.
Gruppensiedlung aus Gastbauten und Verkaufsbuden
am Fuße der Schneekoppe (S. 130).



Abb. 6. Die Wilhelmstraße in Ob.-Schreiberhau.
Geschäftsstraße, lokale Verdichtung des Häusergefüges (S. 132).



Abb. 7. Fremdenheim Stahlquelle in Ob.-Schreiberhau (S. 139 f.).



Abb. 8. Hotel Tietze in Hermsdorf u. K. (S. 139 f.).



Abb. 9. König's Hotel in Ob.-Schreiberhau (S. 139 f.).

Die Abb. 7—9 stellen charakteristische NeubaufORMen der Zeit von 1850 bis etwa 1885 dar (S. 139 f.).



Abb. 10. Fremdenheim in Ob.-Schreiberhau,
1898 erbaut (S. 140 f.).



Abb. 11. Die Prinz Heinrich-Baude,
erbaut 1888/89 (S. 140 f.).



Abb. 12. Villa in Ob.-Schreiberhau (S. 140 f.).

Die Abb. 10—15 geben charakteristische Neubaufornen der letzten zwei Jahrzehnte
des vorigen Jahrhunderts wieder (S. 140 f.).



Abb. 13. Villa Carmen, früher Villa Scheuffler in Ob.-Schreiberhau, erbaut 1895 (S. 141).



Abb. 14. Fremdenheim in Ob.-Schreiberhau, 1897 erbaut.



Abb. 15. Villa Winklerheim in Schreiberhau, 1901 erbaut.

Die Abb. 10—15 geben charakteristische Neubauformen der letzten zwei Jahrzehnte wieder (S. 140 f.).

(des vorigen Jhs.)



Abb. 16. Haus Sonnenrose in Ob.-Schreiberhau (S. 143).

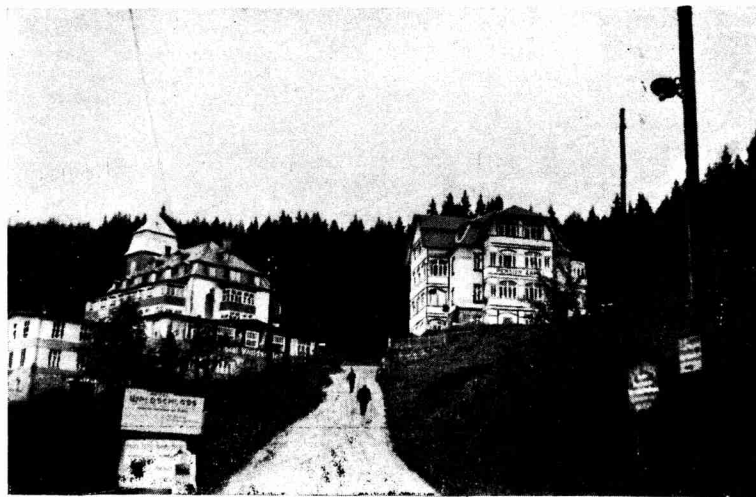


Abb. 17. Hotel Waldschloß und Pension Ermel in Brückenberg (S. 143).

Die Abb. 16 u. 17 Bauformen aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts
(S. 143).



Abb. 18. Die Teichmann-Baude, oberhalb Brückenberg (S. 143 f.).



Abb. 19. Mittel-Schreiberhau.
Das größere Gebäude links ist das Marienhaus, rechts das Lenzheim (S. 143 f.).



Abb. 20. Die Hempelbaude. Neubau 1906 (S. 144).



Abb. 21. Die Reifträgerbaude, 1922 erbaut (S. 144).



Abb. 22. Spindlerbaude (rechts) und Jugendkammhaus Rubezahl (links).
Letzteres 1928/29 erbaut (S. 144).

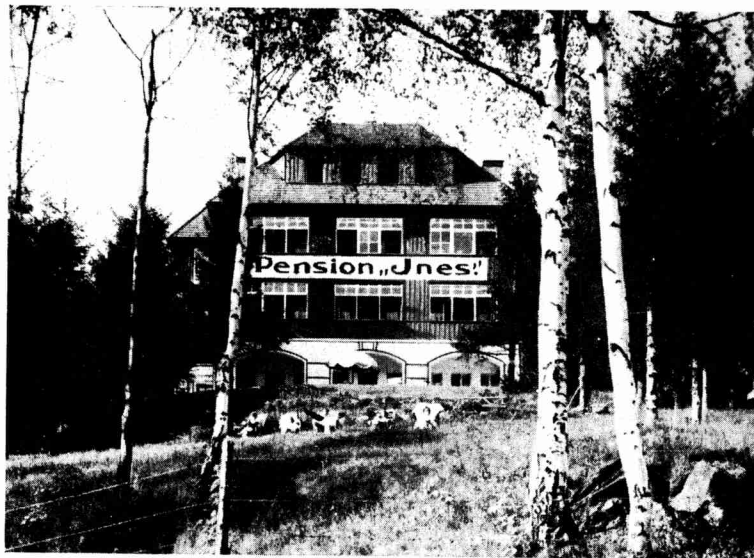


Abb. 23. Pension Jnes in Schreiberhau (S. 144).



Abb. 24. Pension Maiglöckchen
in Schreiberhau (S. 145).



Abb. 25. Haus Else in Schreiberhau (S. 145).



Abb. 26. Villa Flora in Schreiberhau (S. 145).



Abb. 27. Haus an der Hauptstraße in Giersdorf (S. 146).



Abb. 28. Fremdenheim zum Waldschulmeister in Kiesewald (S. 146).



Abb. 29. Fremdenheime in Wolfshau (S. 146).

Die Abb. 27—29 Neubauten der letzten 15 Jahre (S. 146).



Abb. 30. Fremdenheim in Ob.-Schreiberhau (S. 146).



Abb. 31. Kurhotel Quellenhof in Bad Warmbrunn (S. 146).

Die Abb. 30 u. 31 Neubauten der letzten 15 Jahre (S. 146).



Abb. 32. Altes Bauernhaus (Einheitshaus) in Schreiberhau.
Die Abb. 33—34 veränderte Formen davon (S. 147 f.).



Abb. 33. Verändertes Einheitshaus in Hain (S. 147 f.).



Abb. 34. Verändertes Einheitshaus in Schreiberhau (S. 147 f.).

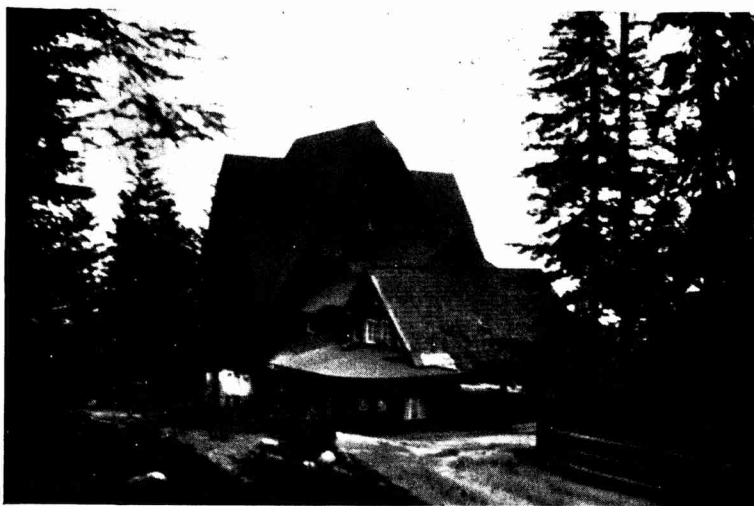


Abb. 35. Die Zackelfallbaude oberhalb Schreiberhau.
Beispiel eines geschachtelten Hauses (S. 147 f.).



Abb. 36. Teilansicht von Brückenberg,
die Mannigfaltigkeit der Hausformen zeigend (S. 149 f.).

Die Unterlagen für die Abb. 7, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 23, 24, 25, 26 und 30 stellte freundlicherweise die Kurverwaltung in Schreiberhau zur Verfügung. Für die Abb. 2, 3, 4, 6, 9, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 31, 32 und 36 wurden käufliche Postkarten und für die Abb. 5, 8, 17, 27, 28, 29, 33, 34 und 35 eigene Aufnahmen als Unterlagen verwendet.