

## Werk

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

**Jahr:** 1939

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?251726223\\_1939\\_0020|log6](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?251726223_1939_0020|log6)

## Kontakt/Contact

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

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

## 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

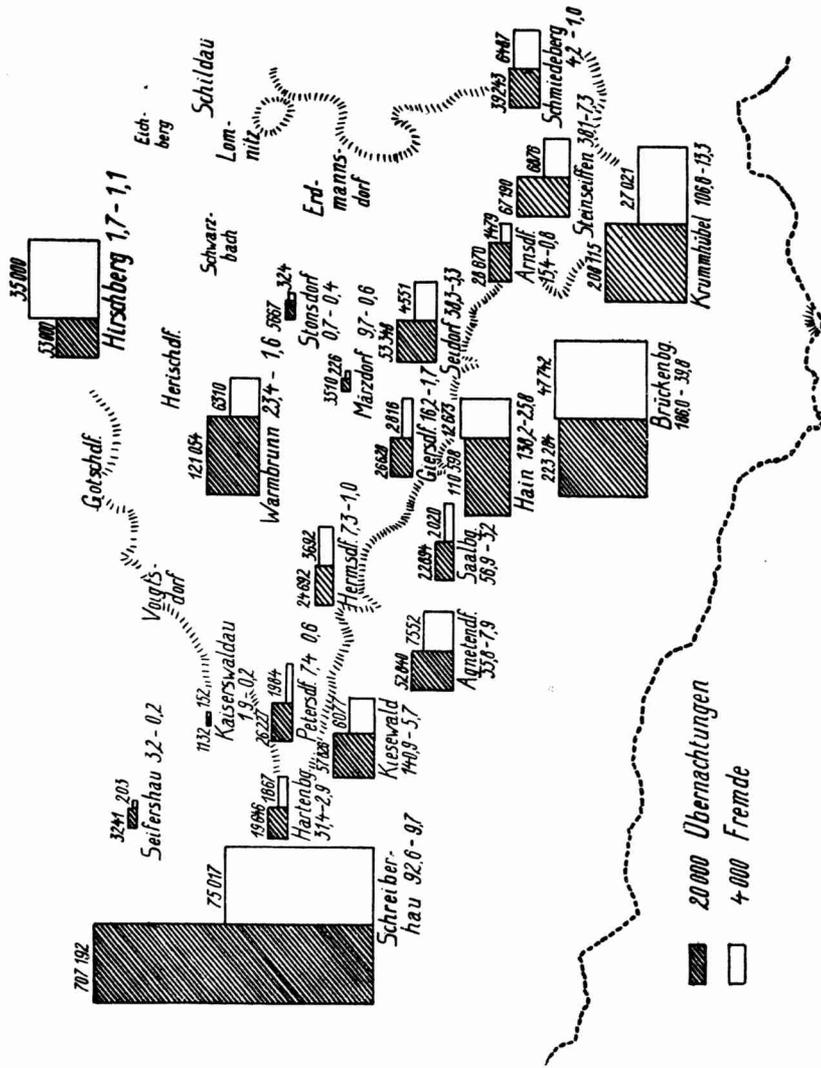


Fig. 1.

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, Masseur, 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 kommen<sup>1)</sup>. 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 umfassend 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 ist<sup>1)</sup>. 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 Norwegen<sup>2)</sup>. 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

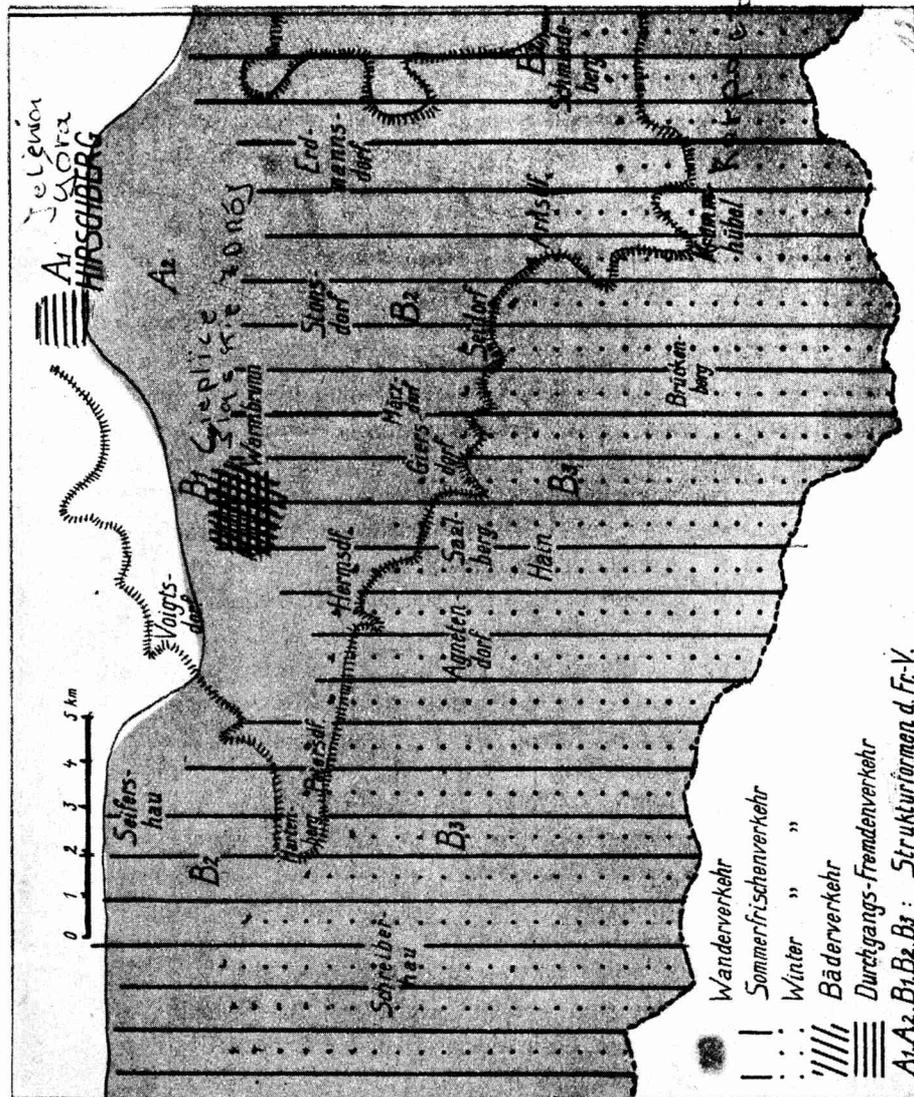


Fig. 2.  
Die räumliche Ausbreitung der Fremdenverkehrsarten und Strukturformen des Fremdenverkehrs im schlesischen Teile des Riesengebirges.

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. 1 und 3 miteinander zu vergleichen. Im Gebiet der Strukturform *B 3* (Beispiele: Schreiberhau, Krumm-

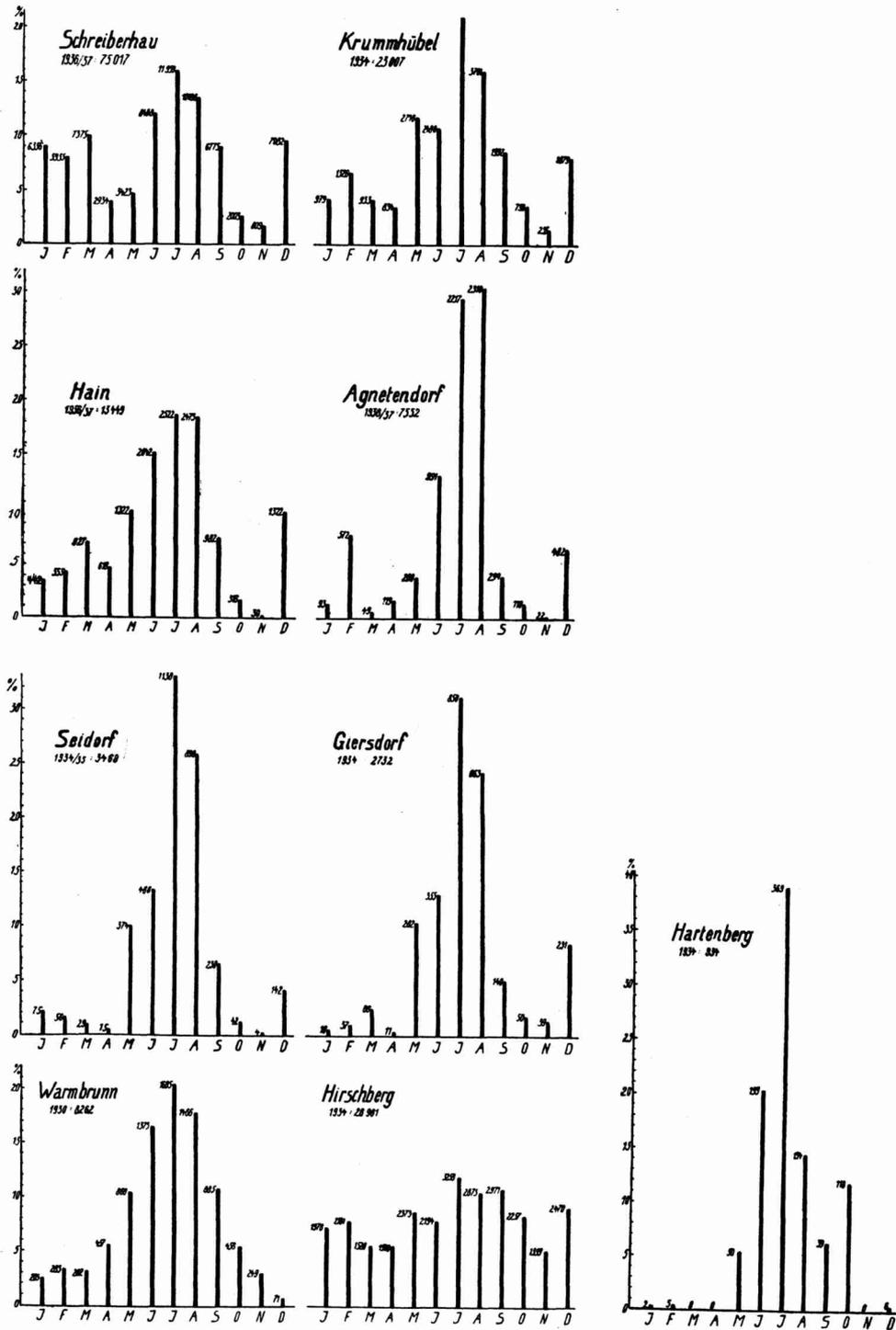


Fig. 3. Verteilung der Übernachtungsfremden auf die einzelnen Monate in v. H. der monatlichen Neumeldungen. — An den Monatsbalken die absolute Zahl der monatlichen Neumeldungen.

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 Urkunde<sup>1)</sup>, 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 intensivieren<sup>2)</sup>. 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 erlaubte<sup>3)</sup>. 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 Gasthausbauten<sup>4)</sup> — und schließlich einige Verse über Warmbrunn in einem Lobgedicht des VULTURINUS<sup>5)</sup> 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 machte<sup>6)</sup>. 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 vordringt<sup>1)</sup>. 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 mußten<sup>2)</sup>.

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 mußten<sup>3)</sup>. 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 Städten<sup>1)</sup>.

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 Geselligkeit<sup>2)</sup>, 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 Rußland<sup>3)</sup>. 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 gaben<sup>1)</sup>, 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 war<sup>2)</sup>. 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 Schneekoppe<sup>3)</sup>, 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 beträchtlich<sup>1)</sup>. Für das Jahr 1690, also wenige Jahre nach dem Kapellenbau, wird berichtet, daß bereits viele tausende Namen von Besuchern die Wand des Gotteshauses verunzierten<sup>2)</sup>. 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 Knieholz<sup>1)</sup> bestandenen Koppenplan. Von Hirschberg aus waren zwei Wege üblich<sup>2)</sup>: 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 wurden<sup>1)</sup>.

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 können<sup>2)</sup>. 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 wird<sup>3)</sup>.

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 schildern<sup>1)</sup>.

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)<sup>2)</sup> 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 herbei<sup>3)</sup>. 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 geschätzt<sup>1)</sup>, 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.

<sup>1)</sup> 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 hatte<sup>1</sup>). 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 Sommerfrischenverkehrsbeginn, 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 Wintersportverkehr<sup>1)</sup>. 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 Kiewald — 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 Schneverhältnissen dieser unteren Orte aus, nicht etwa von den Schneverhältnissen 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 Gebirgsorten<sup>1)</sup>. 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)<sup>1)</sup>.

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 Gebirgstail besteht; aber auch der ganze in den Westteil des Gebirges strömende Verkehr führt zwangsläufig durch Warmbrunn, so daß hier der Durchgangsverkehr noch hohe Frequenzen hat<sup>1)</sup>.

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)<sup>2)</sup>, 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 sind<sup>1)</sup>. 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 beteiligt<sup>2)</sup>, 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.

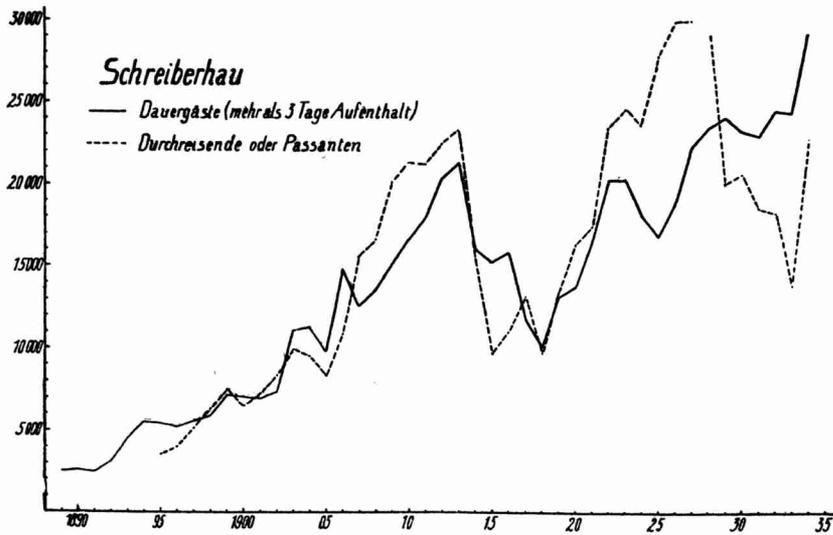
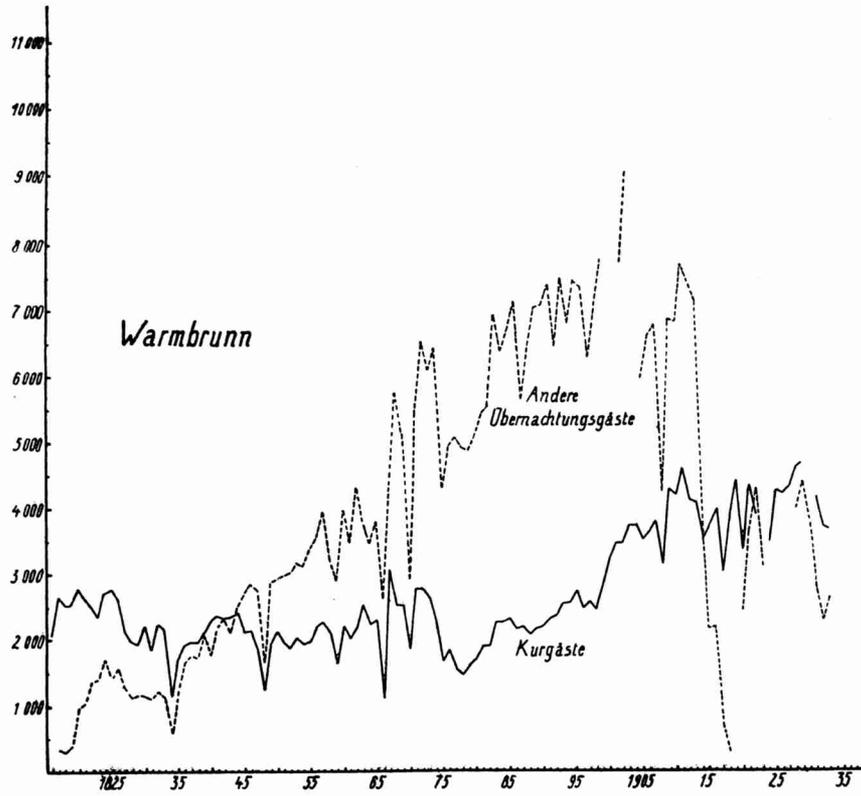


Fig. 4. Die zahlenmäßige Entwicklung des Fremdenverkehrs in Bad Warmbrunn und Schreiberhau.

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 Arbeitsintensität<sup>1)</sup>.

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 leichter 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 wurden<sup>2)</sup>).

---

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  $0.37^{\circ}\text{C}$  auf 100 m am kleinsten und im Mai mit  $0.64^{\circ}$  am größten, ist aber auch in den Sommermonaten mit durchschnittlich  $0.59^{\circ}$  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  $25^{\circ}$  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 werden<sup>1)</sup>, so sehen wir, daß dieser Wert schon in den mittleren Hanglagen des Riesengebirges nicht einmal mehr erreicht wird.

Tabelle IV.  
Monats- und Jahresmittel der Lufttemperaturen<sup>2)</sup>.

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  $10^{\circ}$  thermisch begünstigt erscheint<sup>1)</sup>. 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  $0^{\circ}$  rasch zu. Während die Gebiete unter 650 m ähnlich dem ostdeutschen Tieflande nur drei Monate (Dezember bis Februar) unter  $0^{\circ}$  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 bedeutend<sup>2)</sup>.

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 Schwarzwald<sup>1)</sup>. 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  $4^{\circ}$  weitaus vorherrscht, die Zahl der viel empfindlicheren Veränderungen über  $4^{\circ}$  im Gebirge aber relativ klein bleibt<sup>2)</sup>.

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  $6^{\circ}$ . 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 Luft<sup>1)</sup>. 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 zusammenhängt<sup>2)</sup>. 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 Gebirgsteile; 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 ist<sup>3)</sup>. 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 Davos<sup>4)</sup>.

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 Schneekoppe 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 Schneekoppe 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 Tieflande<sup>1)</sup>. 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				Jahr
	Fr.	S.	H.	W.	
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 Feuchtigkeit<sup>1)</sup>.

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 HELLMANNS 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 Gebirgsteile 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 ist<sup>1)</sup>, 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 Blutkörperchen<sup>2)</sup>. 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 hervorhob<sup>1)</sup>. 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 sind<sup>2)</sup>, darunter 12% als heiß, 29% als kalt und nur 4% als sehr kalt<sup>3)</sup>.

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 Klimaelemente 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 Wintersport<sup>1)</sup>.

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

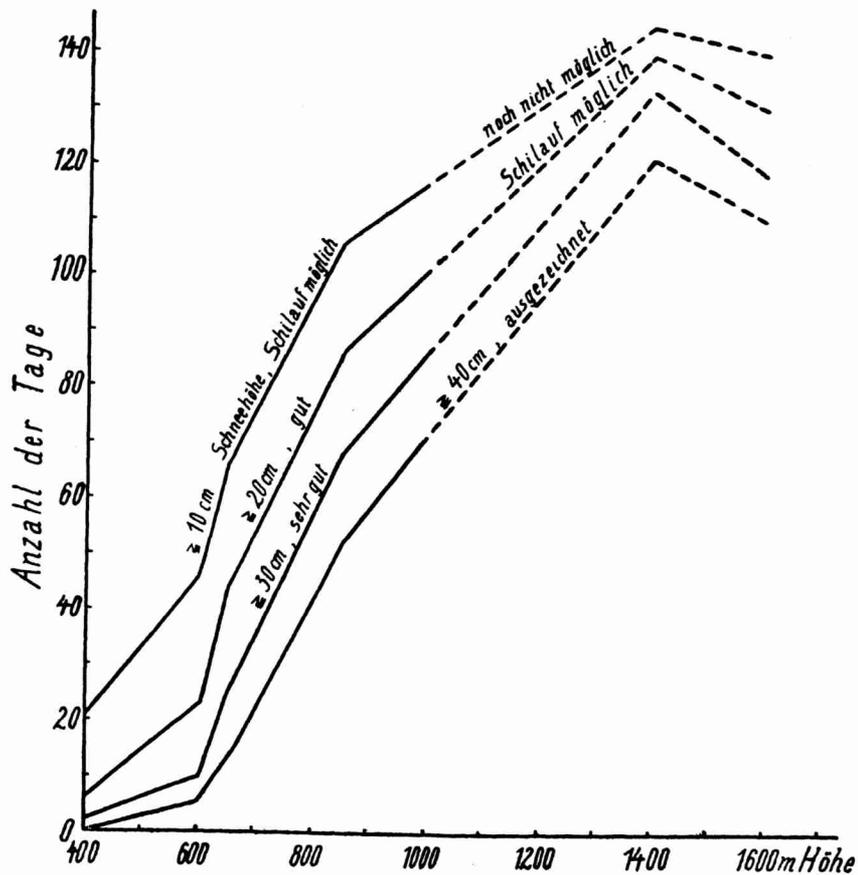


Fig. 5. Anzahl der Tage mit mehr als 10, 20, 30 und 40 cm Schneehöhe am Nordhange des Riesengebirges in den Monaten Dezember bis April.

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. PEPPLER für die Luv- und Kammlandschaften des Schwarzwaldes entwarf<sup>1)</sup>. 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 nach<sup>2)</sup>; 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. PEPPLER: Schneeverhältnisse und Schilaf im Schwarzwald. Zschr. f. angew. Met. Bd. 51, 1934, S. 354.

2) vgl. PEPPLER, 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 finden<sup>1)</sup>. 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 Standortbegrenzung 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 Standortbereich 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 Grundlagensicherheit (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  $11^{\circ}$  (Eichberg, Zillertal), in den Gebirgsorten mittlerer Höhenlage von über  $5^{\circ}$  auf über  $10^{\circ}$  (Krummhübel). Danach dürfte der thermische Schwellenwert für den Anfang der Saison zwischen  $6,1^{\circ}$  und  $11^{\circ}$  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  $9^{\circ}$  und  $11^{\circ}$  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 SCHWENCKFELDT<sup>1)</sup>, 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 letzteren, 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 bedurfte<sup>1)</sup>. 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 1934/35<sup>2)</sup>.

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 Provinzen<sup>1)</sup>. 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.

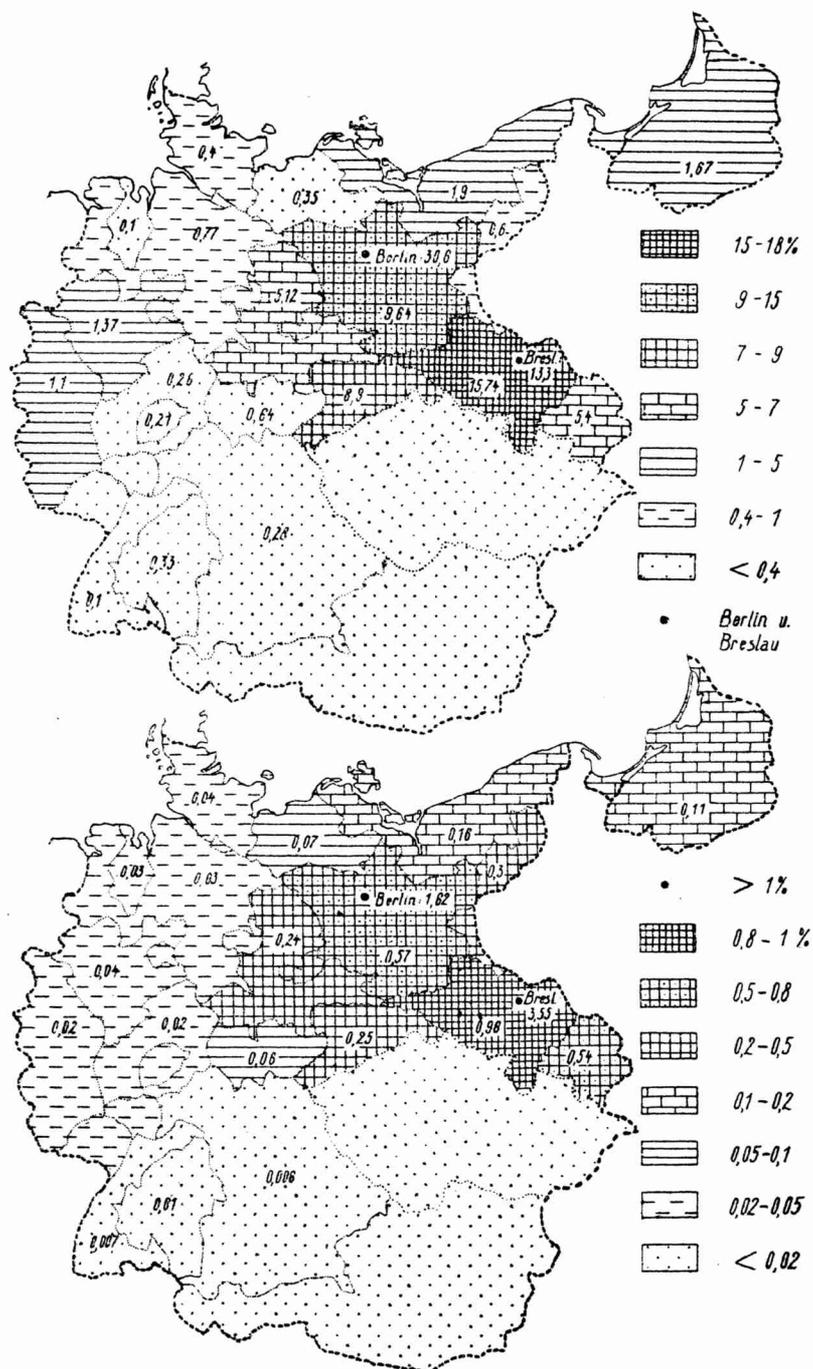


Fig. 6. Obere Figur: Anteil der Bevölkerung der Länder und Provinzen am Fremdenverkehr in % der gesamten Übernachtungsfremden in Agnetendorf, Arnsdorf, Seidorf, Schreiberhau, Krummhübel und Brückenberg 1935/36. Untere Figur: Beteiligung am Fremdenverkehr in Agnetendorf, Arnsdorf, Seidorf, Schreiberhau, 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 <sup>strukturierte</sup> ~~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 entspricht<sup>1)</sup>. 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 Bevölkerung<sup>1)</sup> 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 Fremdenherkunftsgebietes, 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.

---