

Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn

ISSN 0373-7187

Heft 27

Königswinter

**Entwicklung und wirtschaftliche Basis
einer Fremdenverkehrsstadt**

von

J. G. v. Hajdu

1969

Bonn

J. G. v. Hajdu, Königswinter.

Verlag von J. G. v. Hajdu, Königswinter.
Königswinter, am 1. März 1884.

1884

Königswinter

KÖNIGSWINTER

Verlag von J. G. v. Hajdu, Königswinter.
Königswinter, am 1. März 1884.



1884

Verlag von J. G. v. Hajdu, Königswinter.

Königswinter, am 1. März 1884.

Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde

Herausgegeben vom Geographischen Institut
der Universität Bonn

durch C. Troll, H. Hahn, W. Kuls und W. Lauer
Schriftleitung: Hans Voigt

Heft 27

J. G. v. Hajdu

KÖNIGSWINTER

Entwicklung und wirtschaftliche Basis
einer Fremdenverkehrsstadt



1969

In Kommission bei
Ferd. Dümmlers Verlag · Bonn

KÖNIGSWINTER
Entwicklung und wirtschaftliche Basis
einer Fremdenverkehrsstadt

Von

J. G. v. Hajdu

Mit 12 Abbildungen, 2 Fotos und 10 Tabellen.
1 Karte als Beilage

In Kommission bei
Ferd. Dümmlers Verlag · Bonn

Alle Rechte vorbehalten

Druck: Dr. Friedrich Middelhauve, Opladen

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	6
Einleitung	7
Königswinter als Zentrum einer Fremdenverkehrslandschaft	10
Die gegenwärtige Situation	34
Das funktionale Gefüge des Fremdenverkehrsgewerbes	48
Der Fremdenverkehr als Wirtschaftsfaktor für Königswinter	52
Zusammenfassung	55
Anmerkungen	57
Literaturverzeichnis	61

Vorwort

Die vorliegende Arbeit ist das Ergebnis eines dreisemestrigen Studienaufenthaltes am Geographischen Institut der Universität Bonn in den Jahren 1964–65. Ich danke allen, die mich bei meiner Arbeit unterstützt haben. Mein besonderer Dank gilt Herrn Dr. H. VOIGT, dem ich den Hinweis auf das Thema verdanke und der mir bei verschiedenen Fragen während meiner Materialsammlung behilflich war; Herrn Prof. W. KULS, der mein Interesse an der Rolle des Tourismus innerhalb der Sozialgeographie weckte; Herrn Prof. TROLL für vielseitige Anregungen und Literaturhinweise; in Königswinter Herrn H. LÜNGEN, Direktor des städtischen Verkehrsamtes; Herrn F. HARDENBERG, der mir Zugang zu den Quellen des Siebengebirgsmuseums in Königswinter verschaffte; den Damen G. JÜLICH und E. BRELAND sowie Herrn K. BREUER, die mir wichtige Hinweise gaben und mich bei den maßgeblichen Stellen einführten; Herrn W. ENGELBRECHT, Direktor der Siebengebirgsbahn AG, der mir freundlicherweise Einblick in die Statistik dieses Unternehmens gewährte. Ich danke auch Herrn K. BODENSEK, Direktor des Landesverkehrsverbandes Rheinland, für Einblicknahme in statistisches und anderes Informationsmaterial. Mein Dank gilt auch den Reise- und Verkehrsbüros für ihre Unterstützung. Alle diese Anregungen und Hilfen waren für die Abfassung der Arbeit von unschätzbarem Wert.

Die Übersetzung des englischen Originalmanuskripts ins Deutsche besorgte Dr. G. RITTER, Essen.

J. G. v. HAJDU

Melbourne
im März 1966

Einleitung

Ziel und Methode

Die Wurzeln des modernen Fremdenverkehrs in Königswinter reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück, das in beträchtlichem Maße das Erscheinungsbild, das Wachstum, die Sozial- und Berufsstruktur und die Wirtschaftskraft der Stadt mitbestimmt hat. Ziel dieser Untersuchung ist die Beleuchtung der Rolle, welche die Fremdenverkehrsindustrie in Königswinter spielt, wobei besonderer Nachdruck auf die Gründe für ihre Entwicklung und die Bedeutung gelegt werden soll, die sie für die Stadt während verschiedener Phasen ihrer jüngeren Geschichte gehabt hat. Es soll versucht werden, die Grundzüge und Entwicklungstendenzen herauszustellen, die nach der bisherigen großräumigen Forschung als „typisch“ für andere Fremdenverkehrszentren gelten oder als charakteristisch für eine bestimmte Epoche hinsichtlich sozialer und ökonomischer Entwicklung, Verkehr, Baustil und allgemeinem Geschmack angesehen werden. Um die Bedeutung vieler Faktoren zu bestimmen, die zu verschiedenen Zeiten in der Fremdenverkehrsindustrie von Königswinter wirksam waren, mußte die Entwicklung des Fremdenverkehrs an sich betrachtet werden. Einige der hierbei herangezogenen Untersuchungen waren ihrem Wesen nach ökonomischer oder soziologischer Art und berücksichtigten den geographischen Standpunkt zu wenig. Immerhin lieferten die Zusammenhänge, die sie aufdeckten, und die Schlüsse, die sie zogen, wertvolle Tatsachen für diese geographische Untersuchung.

Verschiedene jüngere Arbeiten gaben dieser Untersuchung nützliche Anregungen. Kleinere Arbeiten, Ortsführer, Broschüren, Illustrationen, Zeitungsausschnitte und Karten haben bei der Aufhellung bestimmter Fakten über die Stadt selbst und ihren Fremdenverkehr beigetragen. Die Darstellung der heutigen Verhältnisse beruht vor allem auf Kartierungen und Interviews. Bisweilen sind die Zahlenangaben nicht von der gewünschten Genauigkeit, da sich bei ihrer Sammlung unüberwindbare Schwierigkeiten ergaben. Wo sie ganz fehlten, mußte zu Schätzungen Zuflucht genommen werden. Ihre Verlässlichkeit wird jedoch geprüft werden.

Frühere Untersuchungen haben das Verhältnis zwischen Mensch und Umwelt zum Ausgangspunkt ihrer Betrachtung gemacht. Für die genaue Analyse, wie sie eine wissenschaftliche Spezialstudie erfordert, reicht dies nicht aus¹. Andere haben den Fremdenverkehr der Wirtschafts-, Verkehrs- oder Siedlungsgeographie zugeordnet (JUNG, CHRISTL), damit würden aber nur wenige Aspekte dieses Phänomens berücksichtigt. Nach CHRISTALLER ist der Fremdenverkehr eine sehr komplexe Erscheinung mit zahllosen Aspekten. Welcher von ihnen bei einer Spezialstudie im Vordergrund steht, sollte von der Eigenart des Untersuchungsprojektes bzw. von den Zielen der Untersuchung abhängen. Neuere Arbeiten von CHRISTALLER und GRÖTZBACH behandeln das Thema mehr von der sozial-historischen Seite, wobei bestimmte Leitlinien und Beziehungen klarer hervortreten scheinen². Aus diesem Grunde soll diese Methode in der folgenden Betrachtung vorwiegend Verwendung finden. Da der Fremdenverkehr jedoch ein finanzielles Unternehmen ist, kann der wirtschaftliche Aspekt nicht außer acht gelassen werden.

Der Fremdenverkehr als Ergebnis sozialökonomischer Faktoren

In seiner jüngsten Studie des modernen Fremdenverkehrs stimmt KNEBEL OGILVIES These³ zu, daß der Fremdenverkehr im Grunde ein soziologisches Phänomen ist, dessen Wesen sich mit der Gesellschaftsstruktur ändert. Und auch der Historiker TREUE, der die Ursprünge der modernen Reiselust vom 17. bis zum ausgehenden 19. Jahrhundert untersucht, kommt zu dem Ergebnis, daß es sich beim Reisen um „Ausdrucksformen der Gesellschaft“ handelt⁴.

Eine im Oktober 1962 in Deutschland durchgeführte Erhebung deutet eine Beziehung zwischen bestimmten sozialökonomischen Faktoren und dem Reisen an (Tabelle I). Den höchsten Anteil an Reisenden verzeichnen die Stadtstaaten Berlin,

Tabelle I

Bundesland	Prozentsatz der Befragten, die Vergnügungsreisen über 5 Tage Dauer in der Zeit vom 1. 10. 1961–30. 9. 1962 unternahmen
Schleswig-Holstein	24,4
Hamburg	49,3
Niedersachsen	22,6
Bremen	33,3
NRW	31,2
Hessen	24,5
Rheinland-Pfalz	19,0
Baden-Württemberg	24,5
Bayern	22,1
Saar	17,1
Durchschnitt	26,3
West-Berlin	46,2

Quelle: „Wirtschaft und Statistik“, Heft 1, 1965, p. 38 (Stuttgart 1965).

Hamburg und Bremen; es folgt das am meisten verstädterte Nordrhein-Westfalen. Diese Korrelation zwischen dem Grad der Verstädterung und dem Reisen wird durch den ungewöhnlich niedrigen Anteil (1,9 %) der unabhängigen Landwirte an den Urlaubsreisenden bekräftigt (s. Tabelle II). Eine Betrachtung der übrigen Berufsgruppen zeigt, daß neben der Verstädterung der Beruf von entscheidendem Einfluß ist. Die meisten Reisenden entstammen der Gruppe der Beamten und Angestellten, der „White Collar Worker“. Die jährliche Urlaubsreise scheint demnach hauptsächlich in mittelständischen Kreisen verwirklicht zu werden.

Als weitere Faktoren müssen die Erreichbarkeit und die Art des Transportes erwähnt werden, ermöglichen sie doch erst die Reise an sich und beeinflussen ihr Ziel. Den komplexesten Einfluß übt naturgemäß die Höhe des Einkommens aus. Der Hinweis mag genügen, daß ein Wachstum des Wohlstandes und/oder seine Neuverteilung die Anzahl der Reisen und die soziale Zusammensetzung der Reisenden beeinflussen kann.

Tabelle II

Beruf	Prozentsatz der Befragten, die eine mehr als 5tägige Vergnügungsreise in der Zeit vom 1. 10. 1961 – 30. 9. 1962 unternahmen
Selbständige (ohne Landwirte)	33,9
Selbständige Landwirte	1,9
Mithelfende Familienangehörige	11,2
Beamte	50,6
Angestellte	49,7
Arbeiter	23,8
Durchschnitt	30

Quelle: „Wirtschaft und Statistik“, Heft 1, 1965, p. 38 (Stuttgart 1965).

Falls Menschen wenigstens teilweise als Mitglieder einer Gruppe handeln ⁵, dann muß die Modeströmung innerhalb einer Gruppe die Art ihres Handelns beeinflussen. In seiner Studie über den Fremdenverkehr in Europa hat CHRISTALLER unter den Besuchern eines Erholungsortes eine Abfolge bestimmter Gruppen festgestellt. Der Entdeckung durch Künstler folgt die Ankunft der „film clique“ und der „jeunesse dorée“; dann kommen die Geschäftsleute, bis sich schließlich der organisierte Massentourismus ankündigt ⁶. Alle diese Gruppen beeinflussen den Landschaftseindruck des Fremdenverkehrsortes und ermöglichen damit eine Klassifizierung der Erholungsorte.

Den „Rahmen“ gibt die Naturschönheit ab, von der in vielen Fällen der Reiz eines Fremdenverkehrsortes ausgeht; Umfang und Art ihrer Nutzung hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, die nur unter Berücksichtigung historischer, wirtschaftlicher und soziologischer Aspekte herausgeschält werden können.

In seiner Abhandlung über den Fremdenverkehr definiert CHRIST ihn als „die Summe von Erscheinungen und Beziehungen, die sich aus der Tatsache ergeben, daß Reisende einen Ort für einen begrenzten Zeitraum aufsuchen“ (Zitat aus dem Englischen rückübersetzt!) ⁷. Er weitet seine Definition aus, indem er die Reisenden nach dem Zweck ihrer Reise, der Länge ihres Aufenthaltes, nach Alter und Beruf weiter gliedert. BÖTTCHER betont „die Summe der Beziehungen zwischen den Reisenden und den ortsansässigen Bewohnern“ ⁸ (Zitat rückübersetzt). SENF ergänzt dies, indem er auf den Einfluß verweist, den die Reisenden auf den besuchten Ort selbst ausüben ⁹. Nach OGILVIE muß eine Definition des Fremdenverkehrs die folgenden 5 Punkte enthalten: 1. den vorübergehenden Charakter der Ortsveränderung; 2. die Art des Kontaktes mit der ortsansässigen Bevölkerung; 3. das Auftreten des Fremden im Erholungsort nur als Konsument; 4. das Bedürfnis nach Luxuskonsum; 5. das Bedürfnis nach Komfort und Sorglosigkeit ¹⁰. CHRISTALLERS Kriterien basieren im wesentlichen auf denen von Ogilvie, er fügt ihnen den „Einfluß auf die Landschaft“ hinzu. Seiner Ansicht nach ist der vorübergehende Charakter der Ortsveränderung vom geographischen Standpunkt aus weniger bedeutsam als Ankunft, folgende Betätigung und die Auswirkung derselben. Das führt zur Erkenntnis der „Fremdenverkehrslandschaft“.

Königswinter als Zentrum einer Fremdenverkehrslandschaft

Eine solche Fremdenverkehrslandschaft wird durch ihr Potential an Touristen bestimmt, wobei sich der Tourismus an bestimmten Orten innerhalb des Gebietes konzentriert. Für solche Konzentration gibt es verschiedene Gründe: sei es, daß einzelne Orte als Verkehrsknoten oder als alte zentrale Orte sich zu Fremdenverkehrszentren entwickelten; oder daß auf Grund einer lokalen Initiative besonders hoch-



Abb. 1: Die Karte zeigt die zentrale Lage des unteren Rheintals in NW-Europa und die Nähe der Stadt Königswinter zu den städtischen Ballungsgebieten. Das Rheintal stellt die wichtigste Verbindung zwischen Großbritannien und Südeuropa dar, dessen Bedeutung noch durch Straßen und Eisenbahnlinien verstärkt wurde.

entwickelte Möglichkeiten für den Fremdenverkehr geschaffen wurden, oder die Anziehungspunkte der Fremdenverkehrslandschaft von einem Ort aus besonders gut und schnell zu erreichen sind. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß der Faktor Fremdenverkehrsattraktion ein stark subjektives Element enthält.

Nach der Art der Werbung zu urteilen übt eine Verbindung von „natürlichen“ und „kulturellen“ Elementen auf potentielle Besucher die stärkste Anziehung aus, jedoch können hinsichtlich ihrer relativen Bedeutung infolge von wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen beträchtliche Verschiebungen auftreten¹¹. Selten verschwinden zwar Fremdenverkehrszentren ganz, einige Spezialuntersuchungen lehren jedoch, daß Veränderungen hinsichtlich Bedeutung und Erscheinung ebenso häufig auftreten wie vergleichbare Wandlungen bei zentralen Orten.

Königswinter liegt im Rheinland. Hinter diesem Landschaftsnamen verbirgt sich seit dem Ende des letzten Krieges hauptsächlich eine ethnische Vorstellung¹²: Hier leben die Rheinländer, eine sich deutlich abhebende deutsche Volksgruppe, der man Freundlichkeit, Frohsinn und eine Vorliebe für Wein und Feste nachsagt; Eigenarten, die auch in der Fremdenverkehrswerbung stets hervorgehoben werden.

Von besonderer Bedeutung ist daneben die Lage von Königswinter innerhalb des Rheinlandes, dessen Zentrum das Rheintal selbst ist. Der Wechsel von Engtalstrecken und weiten Becken und die landschaftliche Schönheit der umgebenden Berge und Hochflächen zieht immer wieder Touristen an. Innerhalb des europäischen Verkehrsnetzes bildet das Rheinland eine der wichtigsten Linien. Zahlreiche alte Verbindungen zwischen den Britischen Inseln, den Niederlanden und den Alpen und Italien verlaufen durch das Rheinland, ebenso wie die zwischen dem skandinavischen Raum und Frankreich/Spanien (s. Abb. 1). Aus diesem Grunde wird der Fremdenverkehr in Königswinter in beträchtlichem Maße vom internationalen Durchgangsverkehr ergänzt.

Längs dem Verlauf des Rheins konzentriert sich der Fremdenverkehr an bestimmten Punkten, meistens kleinen Städten am Ufer, wie Rüdesheim, St. Goar, Boppard und Königswinter (Abb. 2). Diese Konzentration wirkt sich kumulativ aus: Kapital wird in Fremdenverkehrsobjekten investiert, Ausflugsrouten nehmen von hier ihren Ausgang, und die Werbung ist bemüht, die Anziehung zu verstärken. Übersteigerte Popularität birgt jedoch die Gefahr des Massentourismus in sich, die viele Touristen veranlaßt, sich in abgelegene Erholungsorte zurückzuziehen¹⁴.

Der Begriff der Fremdenverkehrsdichte

Die wichtigsten Meßdaten für eine Fremdenverkehrsstudie sind die absoluten Zahlen der Touristen bzw. die Zahl der Übernachtungen; für bestimmte Aspekte sind jedoch feinere statistische Daten erforderlich. Einer von ihnen ist der von LANGE¹⁵ eingeführte Begriff der Fremdenverkehrsdichte. Diese ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Zahl der Übernachtungen und bietet ein Maß, den Grad der Abhängigkeit eines Ortes vom Fremdenverkehr zu erfassen. Nach dieser Methode zeigt sich für Königswinter, Boppard und Rüdesheim eine wesentlich höhere Fremdenverkehrsdichte als für Düsseldorf und Köln, wenn auch der

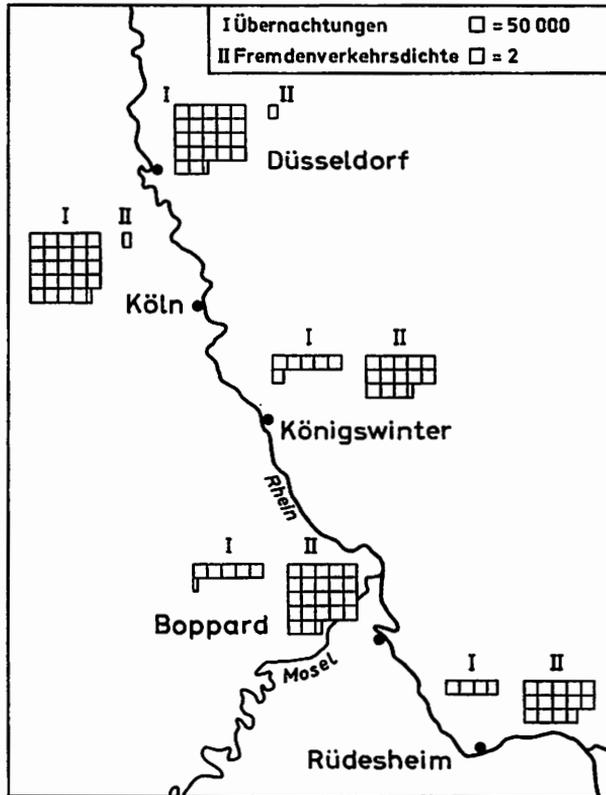


Abb. 2: Fremdenverkehrsdichte. Ein Vergleich zwischen Düsseldorf und Köln auf der einen Seite und den mittelrheinischen Fremdenverkehrsorten auf der anderen zeigt, daß erstere zwar absolut die höhere Zahl von Übernachtungen, die mittelrheinischen Zentren dafür die höhere Fremdenverkehrsdichte aufweisen.

absoluten Zahl der Übernachtungen nach die Reihenfolge umgekehrt ist (Abb. 2 und Tabelle III). Hierin zeigt sich ein Wesensmerkmal der kleinen Rheintalstädte.

Die Tagesreise-Zone

Königswinter besitzt gegenüber den meisten anderen Rheintal-Erholungsorten den Vorteil, innerhalb der „Tagesreise-Zone“ des Rhein-Ruhr-Ballungsraumes zu liegen, dessen Gesamtbevölkerung auf 10 Millionen geschätzt wird¹⁶. Unter dem Begriff der „Tagesreise-Zone“ versteht man die Lage eines Fremdenverkehrszentrums zu einem Ballungsgebiet ausgedrückt in Reisezeit. Im Idealfall sind zwar die besonderen Vorzüge eines Fremdenverkehrszentrums selbst von ausschlaggebender Bedeutung für seine Anziehungskraft, bisweilen werden sie jedoch modifiziert durch den Faktor Entfernung, wie er in der Reisezeit – in diesem Fall bei Anfahrt mit Bus, Auto, Rheindampfer oder Zug – seinen Ausdruck findet¹⁷. So liegt Königs-

Tabelle III

Stadt	Einwohner	Über- nachtungen	Fremden- verkehrsdichte
Boppard	5 790	262 987	45,40
Düsseldorf	702 596	1 123 356	1,60
Köln	809 247	1 210 534	1,49
Königswinter (inkl. Ägidienberg und Ittenbach)	10 803	291 679	27,0
Rüdesheim	7 195	198 149	27,61

Quelle: „Groß- und Einzelhandel, Gastgewerbe und Fremdenverkehr“, Stat. Bundesamt, Reihe 8, 1962 (Stuttgart 1962).

winter beispielsweise 3 Stunden Rheindampferfahrt von Köln (832 400 Einwohner) und 6 Stunden von Düsseldorf (704 000 Einwohner)¹⁸ entfernt. Die Möglichkeit, kombinierte Schiff-Eisenbahn-Rückfahrkarten zu lösen, rückt Königswinter in die Tagesreise-Zone dieser beiden Städte, wohingegen die weiter südlich gelegenen Ausflugszentren selbst bei Benutzung eines Autos für einen Tagesausflug zu entfernt sind¹⁹ (Abb. 2).

Königswinter liegt ferner weniger als 250 km von den belgischen und niederländischen Ballungszentren entfernt und innerhalb der Tagesreise-Zone für Busausflüge nach Ostbelgien und den südlichen Niederlanden, den wichtigsten binnländischen Fremdenverkehrsgebieten dieser Länder. Königswinter ist der Ausgangspunkt von Buslinien zu Großstädten wie Köln und Düsseldorf ebenso wie zu Ausflugs- und Erholungsgebieten im Ahrtal, im Taunus und im mittelrheinischen Engtal. Königswinter wurde ursprünglich zum Buslinienzentrum erkoren wegen seiner Bedeutung als Fremdenverkehrszentrum, die guten Busverbindungen wiederum haben dazu beigetragen, der Stadt die Rolle als Touristenzentrum zu erhalten.

Der Ort Königswinter

Königswinter liegt auf einer Rheinterrasse und erstreckt sich bis an den Rand des steil aufragenden Siebengebirges, das seine Ausdehnung nach Osten beschränkt. Die am tiefsten gelegenen Teile der Stadt werden häufig von Rheinhochwassern überschwemmt, die hauptsächlich im Vorfrühling auftreten und den Verkehr nach und von der Stadt beeinträchtigen. Die bebaute Stadtfläche ist über 3 km lang, aber kaum mehr als 500 m breit. Nach Süden zu verengt sich das Baugebiet durch das Vorspringen des Drachenfels, der Straße, Eisenbahn- und Straßenbahnlinie dicht zusammengedrängt. Die Lage an diesem Engpaß begünstigt seine frühe Bedeutung als Markttort (s. Bild 1).

Das Straßennetz weist eine deutliche Dreiteilung auf; zunächst der mittelalterliche Kern in der Nähe des Südzufels der heute bebauten Fläche, der von der Nord-Süd verlaufenden Hauptstraße durchschnitten wird und engere, rechtwinklig dazu verlaufende Straßenverbindungen zwischen Rheinufer und Gebirgshang aufweist. Ein bogenförmiger Straßenzug zeigt noch den Verlauf des mittelalterlichen Befestigungsgürtels an. Viele Häuser wurden vor Beginn des 19. Jahrhunderts ge-

baut; moderne Formen fehlen bis auf jene Ausnahmen, wo Kriegseinwirkungen zu Neubauten zwangen. Die Häuser sind 2–3 Stockwerke hoch, ihre Straßenfront besteht durchgehend aus festem Mauerwerk. Viele der älteren Häuser sind Fachwerkbauten, deren Holzrahmenfüllungen weiß getüncht sind. Vornehmere Wohnhäuser sind aus hellgrauem Trachyt erbaut und zeigen Barockschmuck an Fensterrahmen und Gesimsen, Kupferschilder, geschnitzte Inschriften finden sich namentlich an Geschäften, Cafés, Restaurants und Hotels in der Hauptstraße, ihr guter Pflegezustand läßt die Bemühungen erkennen, den Eindruck einer traditionellen rheinischen Stadt zu erwecken. Flaggen, Schilder und Fähnchen, die für Kamearas, Eis und Sonnenöl Reklame machen, gehören zum alltäglichen Bild dieser Straße. Große Hotels und Pensionen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bestimmen die am Flußufer entlang verlaufende Rheinallee. Unterbrochen wird die Hotelfront von kleinen Parkanlagen, Parkplätzen, eingeschossigen Cafés und Eis- und Souvenirständen. Bunte Blumenbeete, gepflegte Rasenflächen und ein von schattenspendenden Bäumen eingesäumter Rheinuferweg lassen gärtnerische Sorgfalt erkennen (s. Bild 2). Nördlich an den mittelalterlichen Stadtkern anschließend befindet sich ein moderneres Wohnviertel mit Einzelhäusern und Bungalows, die von Gartenanlagen umgeben sind und sich in ein geometrisches Straßennetz einfügen. Viele Anzeichen deuten auf jungen Umbau. Dieses Wohnviertel reicht nach Osten über die Bahnlinie hinaus bis an den Rand des Siebengebirgssteilhangs, hier finden sich jedoch die Mietshäuser des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Wo die Drachenfelsstraße die Endstation der Zahnradbahn mit dem Rheinufer verbindet, treten Tanzhallen, Restaurants, Imbiß- und Vergnügungsstände an die Stelle der Wohnhäuser. Während der Saison steht das Leben längs Rheinufer, Hauptstraße und Drachenfelsstraße in einem markanten Gegensatz zu den ruhigen Seitenstraßen und Gassen. Große Gruppen von Fußgängern zwängen sich zwischen Autos und Bussen hindurch; unbebaute Flächen dienen als Parkplätze, die während des Winters gewöhnlich leer stehen.

1961 zählte Königswinter 6514 Einwohner. Die Baulandknappheit setzt einem Wachstum der Stadt Grenzen, wovon die stagnierende, wenn nicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung Zeugnis gibt (vgl. Tabelle IV).

Tabelle IV Königswinter

Jahr	Einwohner
1804	1 800 geschätzt
1840	2 109
1867	2 475
1890	3 324
1905	3 948
1925	4 629
1939	4 628
1950	6 819
1955	6 952
1959	6 738
1961	6 514

Quelle: Berichte über Schätzungen und Volkszählungen im „Echo des Siebengebirges“

Das Siebengebirge

Der Name deutet auf seine – allerdings subjektive – Erscheinung hin. Von den tatsächlich vorhandenen rund 20 Einzelbergen sind von günstigen Standorten am Rhein nur sieben zu sehen; der Name leitet sich also vom Eindruck des Beobachters her. Dies ist ein Beispiel für die Rolle des „Reizes“ in der Wertschätzung, die dieses Gebiet bei den Menschen genießt. ANDERSON stellte einige Kriterien für die Beurteilung von Erholungsgebieten auf. Sie gipfeln in der Feststellung, daß Erholungsgebiete ein abwechslungsreiches Landschaftsbild aufweisen müssen, das sich von dem uns gewohnten Relief und Kulturlandschaftsbild deutlich abhebt und ästhetisch anziehend aus der Ferne wie aus der Nähe wirkt²⁰. Die vulkanischen Berge des Siebengebirges bilden ein hervorstechendes Landschaftselement, besonders als Kulisse zum Rheintal. Dieser Abschnitt des Rheintales unterscheidet sich durch die unmittelbar an den Fluß herantretenden Vulkanberge deutlich von den durch weite Terrassenverebnungen gekennzeichneten stromauf und stromab anschließenden Stromabschnitten. Die Berge, unter denen der Drachenfels (320,6 m) und der Petersberg (331,1 m) besonders im Landschaftsbild um Königswinter in Erscheinung treten, weisen Höhen zwischen 200 und 500 m auf.

Eine entlang alten Verwerfungslinien erfolgende Absenkung führte im Tertiär zur Herausbildung der Kölner Bucht. Parallel dazu kam es in den Verwerfungsspalten zu einem Aufsteigen von Lavamaterial. Die vulkanische Tätigkeit war sowohl extrusiv wie intrusiv und hatte die Ablagerung von Tuffen, Basalten, Trachyten und Andesiten zur Folge. Die nachfolgende Erosion hat die Intrusivgesteine aufgedeckt und ihnen ihre heutigen Formen verliehen.

Die waldbedeckten Hänge bestehen im wesentlichen aus Buchen und Nadelbäumen (s. Bild 1); eingestreute Wildkirschen, Kastanien und Eschen verdanken ihre Existenz alten Verschönerungsbemühungen²¹. Viele Pfade und Wege führen die Hänge hinauf oder erschließen steilwandige Erosionstälichen, eine Zahnradbahn steht den Besuchern des Drachenfels, dem meistbesuchten Aussichtspunkt des Gebietes, zur Verfügung.

Im Vergleich zum übrigen Nordwest-Europa begünstigt das Klima hier die Sommersaison des Fremdenverkehrs²². Das Siebengebirge und das anschließende Rheinische Schiefergebirge schützen diesen Teil des Rheintals vor Winden aus östlichen Richtungen. Diese Schutzlage bewirkt einen frühen Frühlings- und Sommeranfang, wie er phänologisch im Eintritt der Apfelblüte (20.–29. 4.) bzw. der Roggenernte (10.–16. 7) zum Ausdruck kommt²³.

Die folgenden Klimadaten für Bonn weisen auf wichtige Züge im Klimacharakter dieser Gegend:

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Gesamt
Zahl der Tage mit Wolkenbedeckung	13,2	8,9	7,2	4,3	2,8	2,2	2,3	1,8	3,9	7,3	12,0	14,6	80,5
Niederschlag in mm	48	43	42	46	54	71	88	67	59	61	50	55	682

Die Zahl der Tage mit Wolkenbedeckung ist ungewöhnlich gering, besonders in den Sommermonaten (Mai–September); daraus folgt, daß das leichte Nieder-

schlagsmaximum im Sommer nur von heftigen Schauern herrühren kann, denen bald ein unbewölkter Himmel folgt – Bedingungen, die dem Fremdenverkehr zustatten kommen.

Zu den physischen Gunstfaktoren für den Fremdenverkehr in Königswinter treten andere, so der oben erwähnte Ruf der Rheinländer als auch die Sagen und Mythen, die mit dem Rhein verbunden sind. Am Drachenfels soll Siegfried (Personifizierung des Guten) den Drachen (Personifizierung des Bösen) erschlagen haben, und am gegenüberliegenden Rheinufer liegt Rolandseck, Ausgangspunkt einer anderen Heldensage. Naturgemäß ist der Einfluß von Mythen und Legenden auf die Anziehungskraft gegenüber modernen Touristen schwer abzuschätzen, dennoch scheinen sie nach Meinung der Touristen zur Gesamtatmosphäre beizutragen, auch wenn Wein, Gesang und gutes Essen für einen Besuch Königswinters ausschlaggebend sind.

Für die Anziehungskraft einer Landschaft sind derartige Verknüpfungen von großer Bedeutung. Dies wurde schon in einem frühen Stadium der Fremdenverkehrswerbung für Königswinter erkannt.

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Königswinter

Um den frühen Fremdenverkehr in Königswinter darzustellen, muß zunächst kurz auf die Geschichte des Reisens im weiteren Sinn eingegangen werden. Wie STOYE und TREUE zeigen, sind die Wurzeln modernen Reisens nicht in den mittelalterlichen Kreuz- und Pilgerzügen und auch nicht in den Handelsreisen zu suchen, die von Einzelpersonen bzw. Gruppen unternommen wurden. Unsicherheit, schlechte Transportmittel und Seuchengefahr schreckten vor Vergnügungsreisen ab²⁵. Diese kamen erst im späten 17. bzw. Anfang des 18. Jahrhunderts auf. Zu dieser Zeit wies Königswinter bereits einige Herbergen auf.

Bis zum Jahr 1803 gehörte das Gebiet als Exklave nominell zum Erzbistum Köln. Seit 1271 hatte auf dem Drachenfels eine Burg gestanden, deren Aufsitzer den Titel „Ritter vom Drachenfels“ führten und zur Verteidigung des erzbischöflichen Territoriums verpflichtet waren. Die Familie wurde durch den Betrieb von Steinbrüchen reich²⁶; durch Kriege wurde ihr Einfluß jedoch immer weiter geschwächt, bis dann die Schweden im 30jährigen Krieg die Burg beschossen. Seitdem ist sie unbewohnt geblieben. Ihre Bedeutung wechselte allmählich auf die 2 1/2 km nordöstlich von Königswinter gelegene Abtei Heisterbach über, die von 187 Besitzungen – darunter 146 Weingärten und 32 Häusern – im Königswinterer Raum Abgaben erhielt²⁷. Unter ihnen befand sich eine 1764 zur Unterbringung von Abteigästen erbaute Herberge. Dieses Gebäude bildet heute den Flügel eines der größten Hotels am Rheinufer. Vom Vorhandensein einer Schifffahrtsverbindung mit den Niederlanden zeugen die zahlreichen Stiche und Radierungen holländischer Künstler des 17. und 18. Jahrhunderts²⁸. Vermutlich bestand demnach auch schon ein begrenzter Personenverkehr zu der Zeit. Ein 1721 am Rheinufer errichtetes Gasthaus versorgte die Besatzungen der Rhein-Segelboote und der von Pferden

gezogenen Lastkähne; sie hielten hier, um sich zu erfrischen oder um zu nächtigen.

Jedoch bahnte sich eine andere Art des Fremdenverkehrs an: die großen Europa-reisen der englischen Aristokraten. Nach TREVELYAN besaßen die englischen Mylords einst fast das Monopol auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs in Europa ²⁹. STOYE führt dies auf die Entwicklung von der absoluten Monarchie zur oligarchischen Staatsform in England zurück. Ziel der Reise war die Erziehung zum Staatsmann. Ihr dienten neben dem Studium der freien Künste die Vervollkommnung im Fechten, Reiten und Tanzen sowie das Reisen. Begleitet wurde der junge Aristokrat von Freunden, einem Tutor und einem Diener. Kontakt zur einheimischen Bevölkerung wurde nicht angestrebt, es sei denn mit Adelligen. Zielpunkte der Reise bildeten die führenden politischen und kulturellen Zentren Europas (u. a. Rom, Paris, Madrid und Amsterdam). Die Reiseroute nach dem Süden verlief entweder über Paris oder durch die Niederlande und das Rheintal aufwärts (Abb. 1). Gewöhnlich wurde im Raum von Königswinter Station gemacht, weil die neuerbauten Paläste des Kölner Erzbischofs auch im gewissen Umfang B o n n zu einem gesellschaftlichen Mittelpunkt erhoben hatten. Die Radierung eines Rheinuferhotels aus dem Jahr 1800 läßt erkennen, daß man in Königswinter größere Gesellschaften durchaus beherbergen konnte.

CHRISTALLER zeigt in seiner Arbeit über den Fremdenverkehr an der Bergstraße im Raum von Heidelberg, daß auch dort der Besuch junger Aristokraten auf ihrer „Grand Tour“ und die Anziehungskraft bevorzugter Badeorte seine Entwicklung vorangetrieben haben ³¹.

Der nationale Gedanke und die Romantik

Zusätzliche Anziehungskraft erhielt Königswinter durch zwei Ereignisse: die Napoleonischen Kriege und die romantische Bewegung.

Die Besetzung des Rheinlandes führte zu einer Verschiebung vieler Grenzen und zur Säkularisierung des größten Teiles des kirchlichen Besitzes, darunter des der Abtei Heisterbach. Viele napoleonischen Reformen waren populär, in anderen wiederum sah man eine Begünstigung französischer Interessen, was den Widerstand nährte. Es bildeten sich verschiedene Widerstandsgruppen, von denen eine als „Landsturm des Siebengebirges“ bekannte Gruppe von dem preußischen Major von Boltenstern gegründet wurde. Von Boltenstern starb bei seinem Versuch, das von Franzosen besetzte Köln zu befreien (2. 1. 1814). Zur Erinnerung an seinen Heldentod wurde auf dem Drachenfels ein Mahnmal errichtet, das bald zum Zielpunkt patriotischer Wallfahrten wurde. 1814 feierte man hier den Sieg über Napoleon bei Leipzig ³². Auch nationalistische Studentengruppen zogen zum Drachenfels. Weitere nationalistische Bedeutung gewann das Gebiet durch den Besuch des preußischen Kronprinzen, der den Drachenfels im Juli 1815 bestieg ³³.

Das Ansehen des Siebengebirges wurde, abgesehen von der Verknüpfung mit nationalen Gefühlen, noch weiter gestärkt durch die Entwicklung der romantischen Kunst. Die sich ändernde Haltung des Menschen zu seiner Umgebung untersuchte jüngst HARD ³⁴. Er fand heraus, daß nicht einmal Geographen jener Zeit vom

Ränge eines A. v. HUMBOLDT sich der Hinwendung zum Mystischen und Idealistischen entziehen konnten. Das Rheintal mit seinen Sagen, seinen steilwandigen Durchbruchstätern, ausgedehnten Wäldern, alten Burgen und Schlössern wurde bald Gegenstand dieses Enthusiasmus. Zeitgenössische Stiche und Gemälde des Siebengebirges von Reiner, Beissel und F. W. Delkeskamp sind vorzugsweise in dunkelgrünen und dunkelblauen, in grauen und orangefarbenen Tönen gehalten; die Landschaften erscheinen meist im Licht der untergehenden Sonne oder im Mondenschein ³⁵.

Noch wichtiger für seinen Ruf als Reiseziel waren vermutlich die Besuche zahlreicher Schriftsteller und Dichter, die sich in ihren Werken begeistert über den Reiz dieser Landschaft äußerten ³⁶. GOETHE unternahm 1792 eine Rheinreise, deren Eindrücke er in „*Reise an den Rhein, Main und Neckar*“ wiedergab. UHLAND, SCHLEGEL, von BRENTANO und Ernst Moritz ARNDT folgten ihm, letzterer in den Jahren 1798 und 1799. ARNDT veröffentlichte seine Eindrücke 1804 in den „*Reisen*“ und bezog schließlich in Bonn ein Haus, von dem aus er den Rhein und das Siebengebirge überblicken konnte. Unter den folgenden berühmten Rheinreisenden befinden sich der Dichter HEINE, der Verfasser der „*Loreley*“, und von HUMBOLDT, der gesagt haben soll, daß der Blick über den Rhein hin zum Siebengebirge zu den sieben schönsten auf der Welt zählt ³⁷. Auch WORDSWORTH und BYRON besuchten das Rheinland; BYRON bestieg den Drachenfels im Mai 1816 und verfaßte danach „*The Castled Crag of Drachenfels*“. Victor HUGO besuchte das Rheintal mehrmals; 1842 verfaßte er hier „*Le Rhin*“, und ein weiterer Aufenthalt soll 1862 erfolgt sein ³².

Soweit die Reisen berühmter Persönlichkeiten. Der Gesamtumfang des Reiseverkehrs im frühen 19. Jahrhundert läßt sich genausowenig erfassen wie sein Einfluß auf die Stadt Königswinter. A. HEINEN, aus dessen Feder zahlreiche Bücher und Aufsätze zur Geschichte der Stadt stammen, schätzt, daß der Drachenfels im Jahre 1834 von rund 4200 Menschen aufgesucht wurde ³⁹. In jenem Jahr entstand auf dem Gipfel ein Café-Restaurant, und 1842 erwähnt eine Bonner Wochenschrift den dort bevorstehenden „*Entree Ball*“, beides Anzeichen für die wachsende gesellschaftliche Bedeutung der Stadt ⁴⁰. Das Restaurant inserierte ebenso wie die ehemalige klösterliche Herberge am Rheinufer seit 1839 in den Zeitungen ⁴¹.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts umfaßten immer noch die mittelalterlichen Wälle Königswinter, außerhalb derer nur wenige Häuser entstanden waren ⁴²; die Stadt wies 1804 rund 1800 Bewohner auf. Das Rheinufer diente hauptsächlich als Verladeplatz für Bruchsteine und Wein. Die Verbindungsstraßen zwischen der Hauptstraße und dem Rheinufer galten als Hintergassen. Die Wallanlagen schienen Königswinters Abkehr vom Fluß noch zu verstärken, und nur die vereinzelt errichteten Hotels deuteten auf eine Wende der wirtschaftlichen Basis hin.

Die Steinbruchbetriebe, die rund 300 Menschen beschäftigten – eine beträchtliche Zahl verglichen mit der Gesamteinwohnerschaft –, bildeten immer noch den wichtigsten Wirtschaftsfaktor ⁴³. In den 30er Jahren waren gar schätzungsweise 750 bis 800 Menschen dort beschäftigt ⁴⁴. Damit war der Höhepunkt dieses Wirtschafts-

zweiges erreicht. Der letzte Ritter vom Drachenfels hatte sein Land 1813 an private Interessenten verkauft, und bald waren Steinbrüche auf drei Bergen eröffnet worden. Dies wirkte sich negativ auf den Fremdenverkehr aus; bald wurden Stimmen laut, die den Steinbruchbetrieb einschränken oder gar verbieten wollten, um die Schönheiten der Landschaft zu erhalten. Schließlich setzte die preußische Regierung durch den Aufkauf des Drachenfels im Jahre 1836 dem Abbau ein Ende. Dies war in Deutschland der erste Landkauf von seiten der Regierung mit dem Landschaftsschutz als Ziel. Daß er hier stattfand, zeugt von dem Ruf, den dieses Gebiet besaß. Eine Landschaftsschutzbehörde für das Siebengebirge wurde 1871 ins Leben gerufen; sie war befugt, Gelder zu sammeln, um die noch betriebenen Steinbrüche aufzukaufen, eine Aufgabe, die bis 1900 erfüllt werden konnte.

Technische Entwicklungen und ihr Einfluß auf das Reisen

Der Niedergang des Steinbruchbetriebs trug zur Erhaltung der Landschaft bei. Für die weitere Entwicklung des Fremdenverkehrs spielten jedoch Verbesserungen im Transportwesen eine noch wichtigere Rolle. An der Wende des Jahrhunderts war die Rheinschiffahrt noch unbedeutend. Die Schiffe waren zwar für die Beförderung von Passagieren und Lasten eingerichtet, sie wurden von Segeln angetrieben oder von Pferden gezogen, der Verkehr hatte aber nur „lokalen“ Charakter. Er war nach den engen Satzungen der Gilden organisiert; nur schwerlich erhielten außenstehende Schiffer Zutritt. Schiffsgesellschaften stießen natürlicherweise auf unüberwindliche Widerstände.

Da verhalfen politische Ereignisse zur Beseitigung der Reisehindernisse auf dem Rhein. Nach seiner Eroberung schaffte Napoleon die meisten Zollschranken ab und bewirkte eine Übereinkunft zur Regulierung des Rheinverkehrs, die am 1. 10. 1805 in Kraft trat. Auf dem Wiener Kongreß im Jahr 1815 anerkannten die vier Großmächte die Grundsätze eines freien Verkehrs auf dem Rhein. Diese Übereinkunft trat dann 1831 endgültig in Kraft. Die Sonderrechte der Gilden wurden abgeschafft, und damit konnte sich die überregionale Schiffahrt frei entfalten.

Von größter Bedeutung war die Erfindung der Dampfmaschine und ihre Verwendung als Schiffsantrieb. Am 6. Dezember 1816 legte das erste Dampfschiff auf seiner Versuchsfahrt von London nach Mainz in Königswinter an. 1824 war der Linienverkehr zwischen Rotterdam und Köln aufgenommen worden; es folgten 1826 und 1836 die Eröffnung von Linien, die bis nach Basel verliefen. Königswinter wurde regelmäßig angelaufen, und 1827 errichtete eine der Schiffahrtsgesellschaften eine Agentur in einem Rheinufer-Hotel. Der Passagierverkehr nahm sprunghaft zu; 1827 wurden 18 624, im Jahr darauf bereits 33 352 Personen befördert. Diese Zahlen sagen aber über den Fremdenverkehr wenig aus, da vor dem Bau der Eisenbahnen die Rheinschiffahrt das wichtigste Beförderungsmittel für den Verkehr war. Eine Notiz aus dem Lokalblatt von Königswinter vermittelt aber gewisse Anhaltspunkte: 1839 brachten die Dampfschiffe 4050 Besucher nach Königswinter⁴⁵. Ein Fahrplan aus dem Jahr 1844 deutet auf eine Verstärkung

des Schiffsverkehrs in den Sommermonaten und eine Abstimmung mit dem Zeitplan der wöchentlich zwischen London und Rotterdam verkehrenden Fähre an ⁴⁶. Auch ein lokaler Liniendienst wurde ins Leben gerufen, und 1840 wurde laut Zeitungsberichten der Verkehr zwischen Bonn und Königswinter aufgenommen, um die sonntäglichen Ausflügler im Sommer über den Rhein transportieren zu helfen ⁴⁷. Anlaß für diesen zusätzlichen Schiffsbetrieb boten die vielen Kölner Bürger, die in der Bonner Umgebung Landhäuser errichteten ⁴⁸.

In jener Zeit wurden auch die ersten Reiseführer verlegt. 1823 erschien eine Bildkarte mit dem Titel „*Panorama des Rheins*“, eine weitere Panoramakarte folgte 1829. 1827 erschien ein „*Führer durch das Rheinland*“, 1835 ein Führer in französischer Sprache („*Guide du Poche du Voyageur sur le Rhin*“) und 1836 John Murrays „*Holland, Belgium and the Rhine*“. Ein Reiseführer aus dem Jahr 1852 betont den romantischen und historischen Reiz des Siebengebirges und den Frohsinn seiner Bewohner ⁴⁹. In seinem Buch über den Rhein schätzt PRAGER, daß im Zeitraum von 1790–1850 ungefähr 120 Reiseführer über den Rhein veröffentlicht wurden, im Vergleich dazu 40 über die Donau und 25 über die Elbe ⁵⁰.

Diese zahlreichen, in verschiedenen Sprachen erschienenen Reiseführer deuten einmal auf die wachsende internationale Beliebtheit, der sich die Stadt Königswinter erfreute, zum anderen aber auf eine neue Klasse von Touristen, der die Kenntnisse und das Selbstbewußtsein der Aristokratie fehlte; KNEBEL und TREUE sprechen von der „*bourgeois grand tour*“ ⁵¹ des Englands aus der Zeit nach der Schlacht von Waterloo, einer Zeit gewaltigen Handels- und Industriewachstums, das eine Schicht kapitalkräftiger und immer einflußreicher werdender Mittelständler schuf, die an den Pflichten und Privilegien der Aristokratie teilzuhaben wünschte. Reisen unternehmen zu können, wurde nicht nur als Belohnung eines einträglichen „*rechtschaffenen Strebens*“, sondern als Zeichen gesellschaftlichen Erfolges angesehen. Die gesuchte Unterkunft mußte dem prunkvollen Haus im vornehmen Vorort entsprechen, und die Vorliebe für das „*Vornehme*“ äußerte sich darin, daß man bevorzugt angesehene Reiseziele aufsuchte. In dieser Hinsicht erwies es sich von unschätzbarem Wert, daß Königswinter und das Siebengebirge mit romantischen Ideen in Verbindung gebracht wurden.

Die folgende in einer Königswinterer Zeitung 1867 veröffentlichte Personenliste zeigt vielleicht am besten, aus welcher Gesellschaftsschicht sich die Besucher der Stadt rekrutierten. Sie enthält den Herkunftsort und den Beruf der Gäste, die während der am 22. September 1867 endenden Woche ein Rheinuferhotel bewohnten. Sie umfaßt:

3* Fabrikanten
 4 Kaufleute
 8 Ruheständler
 8 Damen
 1 Grundbesitzer
 2 Offiziere
 26

* Einige sind mit dem Vermerk „mit Familie“ eingetragen ohne weiteren Hinweis.

Von diesen 26 eingetragenen Personen stammen 16 aus dem umliegenden Rhein-

Ruhr-Gebiet. Schon vorher hatte man sich in zunehmendem Maße auf ausländische Besucher eingestellt, was auf eine entsprechende Nachfrage schließen läßt. So äußert sich die wachsende Bedeutung englischer Besucher an der Herausgabe eines englischsprachigen Dampfschiff-Fahrplans im Jahre 1838 und an der Einrichtung englischer Gottesdienste spätestens seit 1852 ⁵³.

In diesem Zusammenhang verdient die Arbeit von Thomas Cook Erwähnung. In seiner Biographie stellt PUDNEY Cook als Pionier des organisierten Reiseverkehrs heraus ⁵⁴. Mit seinen Pauschalreisen wandte er sich besonders an die im Reisen unerfahrenen Neureichen ⁵⁵. Nach Pudney verlief die Hauptreiseroute nach dem Süden in den 50er Jahren über Harwich–Antwerpen–Köln und Mainz. Diese Route war Bestandteil der ersten Europatour von Cook im Jahr 1856 und blieb es für alle nachfolgenden Touren. In Königswinter richtete Cook eine Agentur ein, und noch heute stellt der Kontakt mit Cooks Reisebüro für die größeren Hotels ein geschätztes Mittel dar, ihre Zimmer zu belegen.

Cooks Beispiel machte bald Schule, wobei die Ausbreitung der industriellen Revolution in Belgien, Frankreich und nach 1850 in Deutschland ⁵⁶ ebenso wie die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Entscheidendes beitrugen. Nach der Aufnahme des ersten Personenverkehrs im Jahr 1830 fand die Eisenbahn sehr rasch in ganz Europa Verbreitung. 1844 war die Eisenbahnverbindung zwischen Bonn und Köln fertiggestellt, und 1859 erreichte die Linie bereits Mainz. Die Königswinter berührende Strecke wurde zwar erst 1870 eröffnet, über die Fähre Bonn–Königswinter war die Stadt praktisch jedoch schon 1844 an das internationale Eisenbahnnetz angeschlossen. Eine Kölner Zeitung aus dem Jahr 1864 enthält einen detaillierten Fahrplan über die Zugverbindung zwischen Königswinter und Brüssel, London, Antwerpen, Frankfurt und Wien ⁵⁷. Die Reisezeit nach Brüssel war auf 3½ Stunden, die nach London auf 12 Stunden herabgesetzt worden. Die Eisenbahn verwies somit die Rheinschiffahrt auf den Transport von Vergnügungsreisenden ⁵⁸. Dank der zunehmenden Reisegeschwindigkeit konnten in einem bestimmten Zeitraum wesentlich längere Strecken zurückgelegt werden, und ihre Transportkapazität machte die Bahn zum weitaus billigsten Transportmittel. Hinzu kamen Ermäßigungen für Gruppenfahrten, die im Rheinland 1870 eingeführt wurden. In jenem Jahr verhandelte Cook mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wegen Preisermäßigungen. Sie wurden ihm gewährt, da er sich für die Abnahme von 500 Fahrkarten 1. Klasse pro Jahr verbürgte. Er mußte bald 500 pro Monat anfordern ⁵⁹.

Damit war im Jahr 1870 der Rahmen für den organisierten Fremdenverkehr im großen Stil abgesteckt.

Die Stadt Königswinter während der frühen Entwicklung des Fremdenverkehrs

Der nunmehr zu behandelnde Zeitraum ist ein Ergebnis der oben besprochenen Entwicklungen, die um 1870 abgeschlossen waren. Obgleich dieses Datum im Grund willkürlich gewählt ist, stellt es doch einen Markstein in der deutschen Geschichte dar, und die geschichtlichen Ereignisse dieser Jahre beeinflussten den Fremdenver-

kehr. Auch CHRISTALLER setzt in seiner Fremdenverkehrsstudie das Jahr 1870 als Wendepunkt ein; und zwar ist die darauffolgende Zeit seiner Meinung nach durch das Auftreten herausragender Fremdenverkehrszentren gekennzeichnet⁶⁰. Allerdings gab es in Königswinter schon vor 1870 Anzeichen in dieser Richtung.

Wie bereits erwähnt, nahm die Bedeutung des Fremdenverkehrs in dem Maße zu, wie die des Steinbruchbetriebs abnahm. Ein Vergleich einiger erhalten gebliebener fragmentarischer Zahlen beweist dies. Eine Berufsaufstellung der Bewohner aus Königswinter für das Jahr 1840 nennt 13 Wirte (Besitzer von Hotels und Gastwirtschaften); 10 von ihnen sind auf der Hauptstraße ansässig, was anzeigt, daß sich das Hotel- und Gaststättengewerbe immer noch im alten Kernbereich konzentriert und der Bau von Hotels am Rheinufer erst in Angriff genommen ist (Tabelle V). Die auf einer offiziellen Zählung basierende Statistik des Jahres 1867 enthält zwar

Tabelle V

Beruf	1840	1867	1905	1927
Hotel- oder Gaststättenleiter	13	17	44	53
Winzer	71	66	22	17
Steinbruch- und Ziegeleiarbeiter, Steinmetz	?	127	88	49
Bootsbauer	46	42	31	28
Kutscher	?	2	26	12
Kellner	?	2	13	16
Mauleseltreiber	?	2	4	15
Photograph	?	1	9	12
Bergführer	?	1	?	?
Koch	?	?	?	7
Chauffeur	—	—	—	10

Quelle: „Adreßbuch der Städte und Hauptindustrieorte des Siegkreises“ (Siegburg 1906).

„Adreßbuch für Königswinter Stadt und Land“ (Siegburg 1928).

BUCHHOLZ, J.: „1867 Königswinter vor 90 Jahren“ (Königswinter 1957).

HEINEN, A.: „Geschichtliche Aufzeichnungen aus Königswinter aus der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts“ (Königswinter 1957).

keine Wohnangaben, dafür aber eine detailliertere Berufsgliederung. Die Zahl der Hotel- und Gaststättenbesitzer war auf 17 angestiegen, wurde aber deutlich von derjenigen der in Steinbrüchen Beschäftigten (127) und der Weinbergbesitzer (66) überboten. Es kann jedoch angenommen werden, daß zahlreiche als Arbeiter klassifizierte Erwerbspersonen in irgendeiner Form vom Fremdenverkehrsgewerbe abhängig waren. Das Auftreten von Berufsgruppen wie Kutscher, Photographen, Bergführer, Kellner und Mauleseltreiber deutet auf eine Vielzahl von Dienstleistungsträgern, die weitgehend vom Besucherstrom abhängig waren. Die letztgenannte Gruppe weist auf die Maulesel hin, die Besucher auf den Drachenfels trugen, und zwar schon vor dem Jahr 1837, als der Stadtrat den Tieren einen bestimmten Ruheplatz in der Stadt anwies⁶¹. Mit dem Aufkommen von kleinen Rheinschiffen, die auf den Druck der großen Schifffahrtsgesellschaften hin nur für den Lokalverkehr eingesetzt werden durften und auch Touristen beförderten, entwickelte sich auch die Werftindustrie.

Von Nutzen ist der Hinweis in ENNENS Führer aus dem Jahr 1852 über den Einfluß, den das aufstrebende Fremdenverkehrsgewerbe auf die Stadt ausübte. Alleine am Rheinufer bestanden damals schon 4 Hotels; hinzu kommen zwei weitere auf der Hauptstraße bzw. auf dem Drachenfels. Dabei kann diese Quelle nicht vollständig sein, wie ein Vergleich mit der Berufsaufstellung aus dem Jahr 1840 zeigt. Die Skizze August KARSTEINS von 1859 verzeichnet 4 Hotels am Rheinufer. Daneben läßt sie erkennen, daß die Stadt sich eben erst über die mittelalterlichen Wallanlagen hinaus auszubreiten begann, deren letzte Reste 1845 abgetragen worden waren ⁶². Die Ausgestaltung des Rheinufers zur Esplanade war ebenfalls noch nicht in Angriff genommen, jedoch deutet das Vorhandensein von 4 großen Hotels darauf hin, daß sich das Fremdenverkehrsgewerbe fest etabliert hatte.

Die Zeit nach 1870

Der deutsch-französische Krieg von 1870/71 hatte in Frankreich stark anti-deutsche Gefühle zur Folge, was sich u. a. in einem Nachlassen des Touristenstroms aus Frankreich bemerkbar machte. Die siegreichen Deutschen standen auf der Schwelle eines Zeitalters wachsenden Wohlstandes und Nationalbewußtseins. Königswinter mußte von dem wachsenden Wohlstand profitieren. 1870 wurde die rechtsrheinische Bahnlinie vollendet, deren Bedeutung für den Fremdenverkehr am Bau von Hotels in Bahnhofsnähe abgelesen werden kann. Wie schon die älteren Unternehmungen auf der Hauptstraße, so ließen auch diese Bauten das Bestreben erkennen, die traditionelle Atmosphäre rheinischer Gastwirtschaften wieder zu beleben. Sie waren meist verhältnismäßig klein (unter 25 Gästezimmer) und hatten es mehr auf die Geldbörsen Reisender 2. und 3. Eisenbahnklasse abgesehen.

Die wachsende Verstärkerung in Deutschland verstärkte den Wunsch, der Enge der eigenen vier Wände zu entfliehen. Der verhältnismäßig billige Eisenbahntransport ermöglichte auch den unteren Mittelständlern in zunehmendem Maße einen Sonntagsausflug. Ein wichtiges Ereignis in dieser Hinsicht bildete der Beschluß der Reichsregierung, den Beamten einen jährlichen Urlaub zu gewähren (1873); diese Regelung wurde bald auch von Privatfirmen für ihre Angestellten übernommen. Die Nachbarschaft zu den wachsenden Rhein-Ruhr-Zentren ließ Königswinter zum beliebten Ziel für Tagesausflüge aufsteigen. Ein Bericht aus dem Jahr 1890 erwähnt die steigende Zahl von Büroangestellten, die ihre Ferien in Königswinter verbringen ⁶³.

Im Zeitraum von 1885–1914 gab die größte deutsche Schiffahrtsgesellschaft auf der Route Düsseldorf–Mainz pro Jahr ein Dampfschiff in Auftrag ⁶⁴. In einer geschichtlichen Abhandlung aus dem Jahr 1891 wird die Sonntagnachmittag-Szene in Königswinter geschildert, wenn 4–5 Dampfer am Kai anlegen und jeweils 500 bis 600 Besucher bringen. „Tausende“ kommen außerdem mit der Bahn ⁶⁵.

Am 17. Juli 1883 wurde die Zahnradbahn eingeweiht, die von der Stadt zum Drachenfels führt. Bald wurde sie zur wichtigsten Fremdenattraktion der Stadt; während der auf die Eröffnung folgenden 127 Tage Betriebszeit beförderte sie 62 480 Personen, davon alleine 14 334 (i. e. 22,9 %) an den 11 Sonntagen bis Ende Septem-

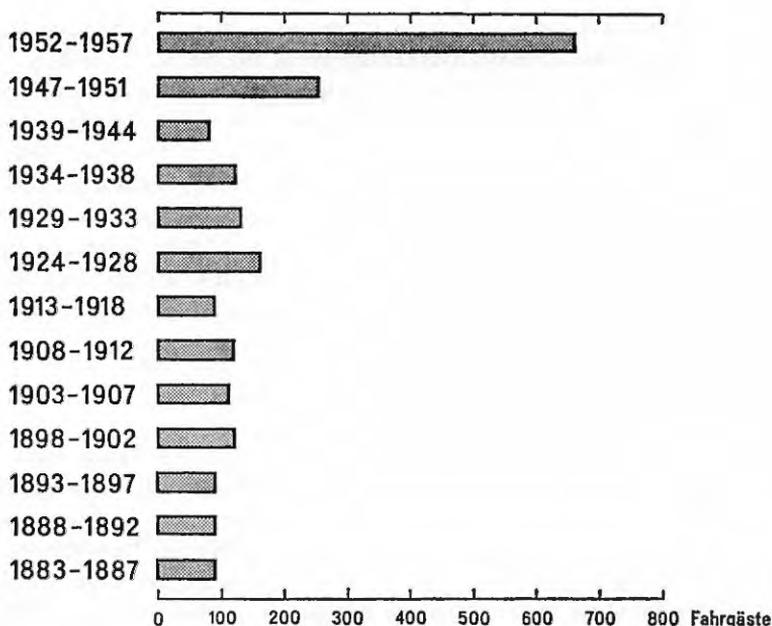


Abb. 3: Die durchschnittlich von der Drachensfelsbahn beförderte Personenzahl. Man beachte die Anfälligkeit in Bezug auf Konjunkturschwankungen und politische Entwicklungen.

ber. Aus diesen Zahlen läßt sich der Umfang des Touristenstromes, insbesondere aber die Bedeutung des Wochenendverkehrs für Königswinter ablesen. Die Gesamtzahl von 2 572 255 beförderten Personen während der 25 Jahre von 1883–1908 beweist, daß das anfängliche Fahrgastvolumen nicht nur beibehalten, sondern sogar überschritten wurde⁶⁶ (Abb. 3). Im Fremdenverkehrsgewerbe der Stadt traten nun auch andere Formen des modernen Gesellschaftslebens, wie Vereine und Kongresse, in Erscheinung. In der Zeit von 1897–1905 trafen sich hier mehrfach Gesangsvereine, politische Parteien und Bauernverbände.

Der Reiz, den diese Gegend ausübte, beruhte immer noch auf den romantischen Vorstellungen des frühen 19. Jahrhunderts. Die Lokalpresse unterstützte dies noch, indem sie u. a. einen Dichter Wilhelm von WALDBRÖHL regelmäßig zu Wort kommen ließ, der Lobeshymnen auf das Siebengebirge verfaßte und unter dem Titel „Eine poetische Broschüre“ sogar die Schönheit zweier Hotels anpries⁶⁸. Die patriotischen Verse eines anderen Dichters, Wolfgang MÜLLER aus Königswinter, wurden sogar vertont und in Liederbüchern, wie „Mein Herz ist am Rhein“ aufgenommen. Die Rheinlegenden wurden von P. SAGET dramatisiert und auf der Bühne der Nibelungenhalle aufgeführt, die zum Gedächtnis des 100. Geburtstages von Richard Wagner am Fuße des Drachenfelses 1913 eröffnet worden war.

Diese pseudoromantische Verbrämung konnte nicht darüber hinwegtäuschen, daß die meisten Gäste des Vergnügens wegen kamen und nicht, um die landschaft-

lichen Reize oder den Rahmen der Rheinsagen zu bewundern. Ein Zeitungsartikel aus dem Jahr 1890 beklagt, daß Königswinter in erster Linie ein Vergnügungsort und nicht so sehr ein Luftkurort sei ⁶⁹. In einer späteren Ausgabe wird diese Entwicklung bestätigt und zugleich die Verachtung über diese gänzlich frivole Gruppe von Gästen zum Ausdruck gebracht ⁷⁰.

Bei der wachsenden sozialen Differenzierung der Reisenden mußte eben auch eine Differenzierung hinsichtlich der Reiseabsichten in Kauf genommen werden.

Die Veränderungen im Ortsbild im ausgehenden 19. Jahrhundert

In den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts entstand jenes Gefüge von Hotels, Cafés und Restaurants, wie wir es mit nur geringfügigen Änderungen heute beobachten können. Die vom Rheinufer zur Station der Zahnradbahn hinaufführende Straße wuchs bald zur Ost-West verlaufenden Fremdenverkehrsachse heran; die Gaststätten und Tanzhallen in der Nähe der Station bestanden bereits in den 90er Jahren. Die meisten Hotels auf der Hauptstraße lassen sich, was Ausstattungs- und Bedienungskomfort betrifft, nicht mit jenen am Rheinufer vergleichen. Die in jenen Jahrzehnten entstandenen Hotels hoben sich allein schon durch ihre schlichten neoklassizistischen bzw. neobarocken Bauformen von den prunkvollen Hotelbauten an der Rheinfront ab. Ihre Inneneinrichtungen waren darauf abgestimmt, bestimmte Merkmale des rheinischen Gasthofes zu bewahren – offenes, reich verziertes Deckengebälk aus Eichenholz, hervorspringende Gesimse mit aufgesetztem Zinn- oder Kupfergeschirr und geschnitzte Tische und Stühle. Diese Art von Hotels, die an Zahl und Größe zugenommen hatten, entwickelten sich aus dem alten Schenkentyp, und einige dieser Dorfschenken hatten sich damals gerade erst auf Touristen umgestellt ⁷¹.

Am Rheinufer waren die Veränderungen noch augenfälliger. 1870 war die Uferpromenade fertiggestellt worden, die fortan als vornehme Durchfahrtsstraße der Stadt galt. Wie ein Stich aus dem Jahr 1890 zeigt, war die Rückwendung der Stadt zum Rhein hin abgeschlossen, wobei die Entwicklung zum Fremdenverkehrsort maßgeblich beigetragen hatte ⁷².

Das zeitgenössische Ideal eines internationalen Hotels bestimmte nun das Bild des Rheinuferers; 3–4 bereits 1852 bestehende Hotels waren umgebaut und erweitert worden; 3 weitere wurden in den Jahren 1889, 1894 und 1905 hinzugefügt. Dadurch entstand eine durchgehende Hotelfront im mittleren Abschnitt der Rheinallee. Soweit feststellbar, stammte das investierte Kapital in der Hauptsache aus einheimischen Mitteln; so wurde beispielsweise ein Hotel von einer Familie erbaut, die auf der Hauptstraße ein kleineres Hotel besaß, ein anderes von einer Familie, die lokalen Großhandelskreisen entstammte.

Um die äußere Erscheinung und das Ritual der großen Hotels aus dem vorigen Jahrhundert zu würdigen, muß man die Haltung der reichen zeitgenössischen Reisenden verstehen. Die Eisenbahn hatte zwar die Reisegeschwindigkeit revolutioniert, dennoch waren die Möglichkeiten noch recht begrenzt und das Reisen be-

schwerlich. Hinzu kommt der Wunsch, genauso komfortabel wie daheim zu wohnen, der die Hotels zu Zentren im Alltagsleben der Gäste werden ließ. Sie mußten zumindest genauso bequem und luxuriös ausgestattet sein wie ein großes Familienhaus in der Stadt oder ein Landhaus. Da die Hotelgäste oft in Begleitung ihrer Diener reisten, mußten die Unterkünfte entsprechend groß sein.

Die 4–6geschossigen Hotels der Rheinallee wetteiferten im Prunkstil ihrer neobarocken und neuromantischen Fassaden miteinander. Jedes hielt eine Anzahl besonders reich ausgestatteter Suiten für die prominentesten Gäste bereit. Ein Hotel zierte ein hoher Turm, unter dessen Kuppel ein „fürstlicher Salon“ eingerichtet war (Bild 2). Beim Betreten eines solchen Hotels fielen einem die hohen Decken, die schweren Kronleuchter, die Freitreppen, die schweren Vorhänge und dicken Teppiche, neoklassizistische Statuen und die mit Fresken ausgeschmückten Wände auf. Die Aufenthaltsräume waren sehr geräumig und meist mit Ausblick auf den Rhein. Im Speisesaal eines Hotels konnten 300 Personen, im Café-Saal fast ebenso viele Menschen Platz nehmen. Das Promenieren am Rheinufer, der Bummel durch die Stadt, das genüßliche Dinieren, ein Kammerkonzert und der Festball waren die Höhepunkte im Sonntagsleben. Eine Zeitung kündigt in großer Aufmachung Tanzveranstaltungen in 8 verschiedenen Hotels an, eine andere verzeichnet 2 Konzerte, 9 Tanzveranstaltungen und 2 Bälle ⁷³. Mitglieder des deutschen, schwedischen, niederländischen und britischen Königshauses besuchten Königswinter in den Jahren von 1892–1901. Edward VII mietete als Prinz of Wales ein ganzes Hotel für eine Sommersaison ⁷⁴. Für das lokale Fremdenverkehrsgewerbe waren die Besuche solch prominenter Gäste wahrscheinlich die beste Form der Werbung. Ein Rheinufer-Hotel rühmte sich, in den Jahren von 1899–1901 insgesamt 55 Mitglieder europäischer Königshäuser bzw. Adelsfamilien beherbergt zu haben ⁷⁵. Einige Adelige ließen sich sogar in der Stadt nieder und bauten Herrensitze am Siebengebirgshang ⁷⁶. 1888 wurde auf dem Petersberg ein Großhotel im neuromantischen Stil eröffnet, aber infolge seiner abseitigen Lage bildete es keine Konkurrenz zu den Hotels an der Rheinallee. Die direkte Lage am Rhein und die Anziehungskraft der zahlreichen Hotels begünstigte diese Hotels vor allen anderen.

Veränderungen in der Berufsstruktur im ausgehenden 19. Jahrhundert

Ein Adreßbuch, dem auch die Berufe zu entnehmen sind, deutet auf beträchtliche Wandlungen seit dem Jahr 1867 (Tabelle V). Die Zahl der in Steinbrüchen Beschäftigten ist seither ständig zurückgegangen, die Zahl der Winzer sogar besonders stark; gegenüber 17 „Wirten“ im Jahr 1867 zählt man jetzt 44. Auch andere vom Fremdenverkehr abhängige Berufsgruppen haben zahlenmäßig zugenommen; so weisen die 26 Kutscher auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs hin, auch die Zahl der Photographen ist gestiegen. Diesen Tabellen kann man jedoch nicht die ganze Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Stadt entnehmen, da sie nur die Selbständigen aufzählen und eine Vielzahl von Beschäftigten im Fremdenverkehr

unter der Gruppe „Arbeiter“ zusammenfassen. (Von hieraus wird auch die erstaunlich geringe Zahl von Kellnern verständlich.) Zahlen über diese Berufsgruppe aus dem Jahr 1867 sind nicht greifbar, weshalb sie nicht in der Tabelle für 1905/06 erscheint. Eine solch heterogene Gruppenbezeichnung wie diese ist für unsere Ziele auch nicht recht verwertbar, wenn man auch vermuten darf, daß die meisten „Arbeiter“ direkt oder indirekt vom Fremdenverkehr abhängig sind. Schließlich zeigt ein Vergleich der Zahlen von 1867, 1905/06 und 1927, daß die wichtigste Expansionsphase des Hotel- und Gaststättengewerbes in die Zeit von 1867–1905 fällt, während die Zeit danach durch eine weit geringere Wachstumsrate gekennzeichnet wird.

Parallel zum Aufschwung des Fremdenverkehrs vollzog sich zwischen 1870 bis 1910 der Niedergang im Weinbau. Obgleich er durch eine Rebenseuche beschleunigt wurde, liegen seine Gründe doch tiefer. Einmal stellte das Siebengebirge klimatisch gesehen ein Randgebiet für den Weinbau dar, das im Wettbewerb mit anderen deutschen Weinbaugebieten und mit den Weinimportländern Italien und Frankreich nicht konkurrenzfähig war; zum anderen veranlaßten die steigenden Einnahmen aus dem Fremdenverkehr viele Schänkenbesitzer unter den Winzern, sich ganz auf den Weinausschank zu konzentrieren und den Besitz von Weingärten der Grundstücksspekulation zu opfern ⁷⁷.

Gründung des Verkehrsvereins

Der wirtschaftliche Boom hielt jedoch nicht an. Um die Jahrhundertwende kam es zu einer Depression, die sich für Königswinter in rückläufigen Einnahmen und Gewinnen aus dem Fremdenverkehr auswirkte. 1902 wurde allgemein die Notwendigkeit erkannt, die wirtschaftliche Grundlage der Stadt zu erweitern: „*Es genügt nicht, eine Saisonstadt zu sein*“.⁷⁸ Im gleichen Jahr wurde ein Stagnieren der Einwohnerzahl verzeichnet. 50 Häuser standen leer, und man stellte fest, daß sich die rückläufigen Fremdenzahlen auf das Caféhaus-Gewerbe und damit gleichzeitig auf den ganzen Einzelhandel der Stadt ausgewirkt hatten. Weniger betroffen waren die Hotels am Rheinufer mit ihrer wohlhabenderen Kundschaft, während die traditionellen Gäste der übrigen Hotels den wirtschaftlichen Rückgang so spürten, daß sie von Reisen Abstand nahmen. Zu den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Stadt hatten auch die Nachbarorte Bad Honnef und Bad Godesberg beigetragen, deren wachsende Popularität einen Rückgang der Besucherzahlen in Königswinter zur Folge hatte.

Um diesen Trend aufzuhalten und den Fremdenverkehr neu zu beleben, wurde ein gemeinsames Vorgehen gefordert. 1903 wurde der Verkehrsverein Königswinter gegründet, mit dem Ziel, die Fremdenwerbung zu koordinieren und intensivieren. Ein Jahr später veröffentlichte der Verkehrsverein seinen ersten umfangreichen Fremdenführer, der seither in regelmäßigen Abständen ergänzt und neu aufgelegt wird. Gleichzeitig wurde der Rheinische Verkehrsverein gegründet, der für das gesamte Rheinland werben sollte ⁸⁰.

Der Erste Weltkrieg und seine Folgen

Der Erste Weltkrieg selbst bewirkte zunächst noch keine entscheidende Zäsur im Fremdenverkehr. Das Pfingstwochenende des Jahres 1917 wies die gleiche Geschäftigkeit wie in den vorausgegangenen Jahren auf⁸¹. In der Endphase des Krieges fanden auch einige Touristendampfer als Lazarettsschiffe Verwendung⁸², aber die folgenschweren Auswirkungen des Krieges traten erst nach dem Waffenstillstand im Jahre 1918 ein. Am 11. Juli 1919 wurde der linksrheinische Teil des Rheinlandes von den Alliierten besetzt, die rechtsrheinischen Gebiete und später sogar das Ruhrgebiet folgten. Königswinter stand vom 25. Februar 1923 bis zum 16. November 1924 unter französischer Besatzung. Durch die Einführung von Pässen für Reisen von der französischen in die belgische Besatzungszone wurde der Reiseverkehr stark beeinträchtigt. Um von Köln nach Königswinter zu fahren, benötigte man eine spezielle Genehmigung. 1923 übernahmen die Franzosen und Belgier auch die Kontrolle des Eisenbahnverkehrs, was deutscherseits mit einem Boykott beantwortet wurde. Auch die Tätigkeit der rheinischen Separatisten trug zur Unterbrechung des Fremdenverkehrs bei⁸⁴.

Neben den politischen Unruhen wirkte sich das Wirtschaftschaos der Nachkriegsjahre besonders nachhaltig aus. Ab Mitte 1922 trug die Inflation zum Touristenschwund bei⁸⁵. Die Geldentwertung beschleunigte sich zusehends und erreichte ihren Höhepunkt im Dezember 1923⁸⁶. Das gesamte Hotel- und Gaststättengewerbe, mehr noch die ganze Wirtschaft, wurden empfindlich betroffen; viele Unternehmen in Königswinter gingen in den Konkurs, einige mußten ihre spätere Wiedereröffnung mit hohen Anleihen erkaufen, die die betroffenen Unternehmen für eine lange Zeit belasteten.

Die späten 20er Jahre:

Aufschwung und Anzeichen einer neuen Zeit

Während politische Unruhen auch nach der Niederlage der Separatisten am 23. November 1923 und nach dem langsamen Rückzug der alliierten Truppen anhielten, erholte sich der Fremdenverkehr nach dem Ende der Inflation rasch: 1924 hatte er in Königswinter fast wieder den Rekordumfang der Vorkriegszeit erreicht⁸⁷. Die insgesamt günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse belebten den Reiseverkehr; eine ausgedehnte Werbekampagne in den Beneluxstaaten und die Gedächtnisfeiern im Rheinland im Jahr 1925 trugen hierzu wesentlich bei. Auch die steigende Zahl von Passagieren bei den Rheinschiffahrtsgesellschaften spiegelten diesen Aufschwung wider⁸⁸.

Neuentwicklungen im Verkehrswesen, die höhere Reisegeschwindigkeit und erhöhte Mobilität bewirkten, hatten weitreichende Folgen für den Fremdenverkehr auch in Königswinter: in den 20er Jahren entwickelte sich der Flugverkehr. Schon 1930 wurde in Königswinter der Plan geboren, eine besondere Busverbindung zum Kölner Flughafen zu schaffen, die alsbald die Reisezeit für die Gäste aus Paris, London, Amsterdam, Brüssel und Berlin beträchtlich verkürzte. Noch wichtiger war das Aufkommen des Automobils für den Massentransport.

Schnell stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge an, wobei Methoden der Massenproduktion den Erwerb für den Mittelstand erschwinglich machten. Am Ostersonntag im Jahre 1926 wurden bei einer Verkehrszählung in Königswinter in der Zeit von 10 Uhr bis 20 Uhr 1700 Wagen registriert. 1928 vermeldet ein Bericht eine totale Verkehrsstockung auf der Hauptstraße. Mit dem Aufkommen von Autobussen wurde der Massen-Reiseverkehr weiterhin gefördert; was die Eisenbahn ermöglicht hatte, wurde durch die vom Autobus gebotene Bequemlichkeit noch gesteigert. Nach Beendigung des Krieges wurde im Zuge der Sozialpolitik der jährliche Urlaub auch in allen Industriebetrieben eingeführt, und dadurch auch der Arbeiterschaft die nötige Freizeit zum Reisen geboten. Bereits Ende der 20er Jahre entstanden im Rhein-Ruhr-Gebiet spezielle Reisebusunternehmen, für die Königswinter an Sonntagen einen beliebten Zielort darstellte und es für einige von ihnen auch bis heute geblieben ist. Die wachsende Motorisierung hat zweifellos den Tourismus positiv beeinflusst, sie hat aber auch wesentlich dazu beigetragen, in den vom Verkehr bis zu diesem Zeitpunkt wenig erschlossenen Gebieten neue Fremdenverkehrszentren entstehen zu lassen. Eine weitere Folge der zunehmenden Verkehrsflexibilität war die Verkürzung der Aufenthaltsdauer in den einzelnen Erholungsorten. In den Berichten des Verkehrsvereins in Königswinter für die Jahre 1930 und 1931 werden beide Entwicklungen bedauert; der länger verweilende Gast wird schon damals als Ausnahme bezeichnet⁹⁰. Auch GÖLDEN zeigt in seiner Arbeit über den Fremdenverkehr in der Schweiz für die Zeit zwischen 1927 und 1935 eine ähnliche Situation auf⁹¹.

In der Geschichte der größten Rheinschiffahrtsgesellschaft, die Königswinter anläuft, wird das Ausbleiben wohlhabender Reisender vermerkt; in der Kalkulation neuer Fahrpreise mußte man diesen Veränderungen Rechnung tragen, was 1926 zur Einführung von Preisermäßigungen und bald danach zur Ausgabe von besonderen Ferienkarten führte⁹². Als Ursache für diesen Strukturwandel wird in einem Bericht aus dem Jahr 1929 die Verschuldung des Mittelstandes als Folge der Inflation angesehen⁹³. Sicher wird man aber auch berücksichtigen müssen, daß zu dieser Zeit der Ausflugsverkehr für immer breitere Kreise der finanziell weniger bemittelten Bevölkerung erschwinglich und auch in zunehmendem Maße üblich wurde. Für die Erhaltung des Fremdenstromes nach Königswinter wird eine verstärkte Werbung empfohlen, deren Ton diese neue Besucherschicht aus den breiten Massen der Bevölkerung anzusprechen vermag. Königswinter soll weniger als vornehmer Erholungsort in einer landschaftlich schönen Umgebung und als Erbe einer romantischen Vergangenheit hingestellt werden, sondern vielmehr als Stätte echt rheinischen Lebens und Frohsinns⁹⁴. Die geringer bemittelten Durchgangsgäste gewannen noch an Bedeutung durch die 1929 ausbrechende Wirtschaftskrise. Wie der Verkehrsverein 1931 berichtet, wählten danach selbst reichere Gäste bescheidenere Unterkünfte.

Eine bescheidene Zunahme der Hotels und Cafés verzeichneten die 20er Jahre als eine Zeit des Überlebens und der wirtschaftlichen Erholung. Einige Hotels waren von der französischen Besatzung beschlagnahmt worden, und alle hatten unter der

Inflation gelitten. Aus diesem Grunde waren Renovierungsarbeiten wichtiger als Neubauten. Die Berufsstruktur von 1927 ist durch eine geringe Zunahme der Hotel- und Gaststättenbesitzer gekennzeichnet (Tabelle V); der Rückgang der Kutscher ist mit der wachsenden Motorisierung zu erklären, vielleicht auch mit einer Flaute in diesem Gewerbe. Die starke Zunahme der Maultiertreiber läßt sich sicher auf das Bemühen der Stadt zurückführen, den Besuchern etwas Ausgefallenes zu bieten. Bis 1931 hat auch die Zahl der Schau- und Souvenirläden rings um den Bahnhof der Drachenfelsbahn stark zugenommen ⁹⁵.

Die Folgen der Weltwirtschaftskrise

Die im November 1929 einsetzende weltweite Wirtschaftskrise übte auf die meisten Wirtschaftszweige einen lähmenden Einfluß aus, so auch auf das Fremdenverkehrsgewerbe. Die Einnahmen der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrtsgesellschaft aus dem Personen- und Frachttransport sanken von 7,5 Mill. Mark im Jahre 1928 auf 3,1 Mill. Mark im Jahr 1933 ⁹⁶. Wie sich die Krise in Königswinter auswirkte, läßt sich sehr viel genauer an den Zahlen der Besucher und Übernachtungen der Jahre 1929/1930 und 1933/1934 ablesen (Abb. 4 und Tabelle VI). Die Gesamt-

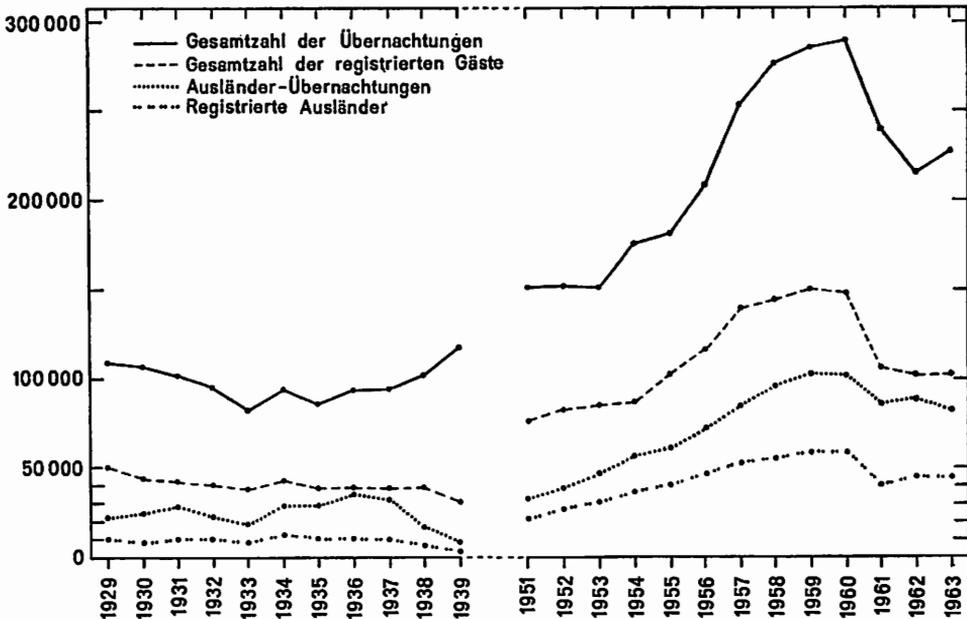


Abb. 4: Hotelregistrierungen und Übernachtungen. Der Abfall der Kurve bis 1933/34 erklärt sich aus der wirtschaftlichen Krisensituation und dem Argwohn des Auslandes gegenüber dem neuen Regime. Es folgte eine Zeit der Erholung, während der allerdings der Ausländeranteil zurückging, eine Folge der drohenden politischen Situation. Nach dem Krieg erfolgte ein rasches Anschwellen des Touristenstroms bis zu Rekordhöhen; seit 1959/60 ist ein Rückgang zu verzeichnen, der mit der Verlagerung des Fremdenverkehrs nach dem Süden erklärt wird.

zahl an Besuchern nimmt in diesem Zeitraum sehr viel stärker ab (ca. 12 %) als die Zahl der Übernachtungen (ca. 1,5 %). Eine Erklärung hierfür findet sich, wenn man die ausländischen Touristen getrennt betrachtet: dabei fällt auf, daß ihre Zahl nur in geringem Maße zurückgeht, und daß die Anzahl ihrer Übernachtungen sogar leicht ansteigt, was wohl so gedeutet werden kann, daß die ausländischen Besucher höheren Einkommensklassen entstammten, die von der Krise weniger betroffen waren als die einkommensschwächeren, sich nur kurz aufhaltenden deutschen Gäste.

Diese Tendenzen hielten 1933/1934 an, wenn auch die Anzahl ausländischer Gäste in den Jahren zwischen 1932–1934 sichtlich zurückging. Man geht wohl nicht fehl, das Ausbleiben vieler ausländischer Gäste mit der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten in Verbindung zu bringen.

Tabelle VI

Jahr 1.4.–31.3.	Registrierte Touristen		Übernachtungen	
	Gesamt	Ausländer	Gesamt	Ausländer
1929/30	50 388	10 364	110 359	22 906
1930/31	44 724	9 241	108 510	24 632
1931/32	43 176	11 222	102 024	29 653
1932/33	40 701	10 447	96 513	23 521
1933/34	38 741	8 800	82 751	18 110
1934/35	43 739	12 114	94 456	29 499
1935/36	39 506	10 505	87 496	29 952
1936/37	39 762	11 281	94 814	36 791
1937/38	38 832	10 000	95 186	33 394
1938/39	39 452	6 996	102 332	17 629
1939/40	30 446	2 939	118 640	8 310
1951/52	77 496	21 070	152 468	32 537
1952/53	81 648	27 285	153 192	38 743
1953/54	85 386	31 563	152 895	46 956
1954/55	87 685	37 362	176 263	56 083
1955/56	103 365	40 953	182 556	60 765
1956/57	117 952	46 941	209 759	72 749
1957/58	140 116	52 165	254 045	85 052
1958/59	145 624	55 763	278 338	96 988
1959/60	150 881	58 886	287 570	103 626
1960/61	149 722	58 802	291 679	103 494
1961/62	107 476	40 294	241 267	86 866
1962/63	102 795	45 956	216 699	89 872
1963/64	103 193	45 857	229 446	83 388

Quelle: „Vierteljahreshefte des Deutschen Reiches 1929–1940“ (Berlin).
Landesverkehrsverband Rheinland (Bad Godesberg).

Der staatlich gelenkte Fremdenverkehr des Dritten Reiches

Die Machtergreifung wirkte sich sogar direkt auf das Fremdenverkehrsgewerbe in Königswinter aus. Das Regime erkannte bald die im Reiseverkehr liegenden Möglichkeiten für seine politischen und gesellschaftlichen Ziele und brachte alle

Reiseorganisationen unter seine Kontrolle. Mit der Gründung der „Nationalsozialistischen Gemeinschaft Kraft durch Freude“ (KDF) am 14. April 1933 begann ein neues Kapitel auf dem Gebiete des organisierten Reiseverkehrs^{97, 98}. Schon 1936 konnte die KDF auf Grund ihrer Monopolstellung und Dank staatl. Subventionen 7,5 Mill. „Erstferienreisen“ verkaufen⁹⁹.

Die sich in Königswinter bietenden Möglichkeiten und Attraktionen sicherten der Stadt eine bedeutende Rolle im KDF-Programm. Anfangs beschränkten sich die KDF-Reisen auf Anfang und Ende der Saison, was von seiten des Fremden-gewerbes begrüßt wurde. Ab 1936 zwang man die Hotelbesitzer in Königswinter, KDF-Gäste häufig zu nichtkostendeckenden Preisen aufzunehmen, auch wenn dadurch besser zahlende ausländische Gäste abgewiesen werden mußten. Letztere wurden auch durch den Lärm der wachsenden Zahl von Tagesgästen aus Königswinter vertrieben. Nach JÄGER war Königswinter schon 1935 eine „reine KDF-Stadt“¹⁰⁰. Der Bau einer 6000 Betten fassenden Herberge für die Hitlerjugend war bereits in Angriff genommen, als der Krieg ausbrach. Die in den Sommermonaten dicht bevölkerten Straßen gehörten zum gewohnten Bild im Leben der Stadt. Nach einem in der Nachkriegszeit veröffentlichten Bericht des Königswinterer Verkehrsvereins wird die Zahl der Tages-Ausflügler für das Jahr 1938 auf 2 Mill. geschätzt; sie würde somit die Nachkriegswerte erreichen¹⁰¹. In seiner Darstellung des Fremdenverkehrs in Rheinland bezeichnet BÖTTCHER diese Zeit als den Anfang des Massenausflugbetriebes nach Königswinter¹⁰².

Die deutschen Gäste wiesen zwar nicht den erwünschten Reichtum auf, aber sie kamen in Scharen und blieben für längere Zeit. In den Jahren 1934/35 und 1939 und 1940 zeigt die Gesamtzahl der registrierten Gäste zwar eine stagnierende, wenn nicht leicht fallende Tendenz, die Zahl der Übernachtungen steigt hingegen ohne Unterbrechung an, wobei die Aufenthaltsdauer von 2,2 Tagen im Jahr 1933/34 auf 3,8 Tage im Jahr 1939/40 zunimmt. Die stärkste Zunahme an Übernachtungen fällt genau in die Zeit wachsender antideutscher Ressentiments in den Niederlanden und in Großbritannien (1937/38 bis 1939/40), die sich in einem Rückgang ausländischer Gäste widerspiegeln¹⁰³.

Die Folgen der Wirtschaftskrise wurden in Königswinter rasch überwunden, wozu neben der speziellen Situation im Fremdenverkehr auch der Bau der Autobahnverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt und die Erweiterung der lokalen Motorradfabrik wesentlich beitrugen¹⁰⁴.

Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen

In den ersten Kriegsjahren trat keinerlei Behinderung des Reiseverkehrs in Deutschland auf, Rheinfahrten wurden zunächst sogar gefördert. Ab 1941 wurde jedoch der Verkehr wiederholt durch Bombeneinwirkungen unterbrochen, die Lebensmittelrationen wurden gekürzt und die großen Hotels in Königswinter mit Verwundeten und Evakuierten belegt. Wiederholt wurde die Stadt aus der Luft angegriffen, wobei besonders der Angriff am 22. April 1944 beträchtlichen Schaden

am Rheinufer anrichtete. Bei Kriegsende waren 4 Hotels vollständig zerstört, die übrigen z. T. schwer beschädigt. Die Stadt verfügte nur noch über 18 Fremdenbetten, und nur ein Rheindampfer hatte den Krieg überstanden. Die nicht zerstörten Hotels waren von den Alliierten beschlagnahmt; viele amerikanische und englische Offiziere verbrachten allerdings schon 1945/46 ihren Urlaub in Königswinter und verhalfen somit einem Teil der Bewohner zum Verdienst.

Die Schönheit der umgebenden Landschaft und ihr traditioneller Ruf erwiesen sich selbst in jener Zeit als ausschlaggebende Faktoren. Der zivile Reiseverkehr war jedoch durch die allorts vorhandenen Zerstörungen, durch die allgemeinen Versorgungsschwierigkeiten und die unterschiedlichen Reisebestimmungen in den einzelnen Besatzungszonen kaum möglich. Erst die allmähliche Freigabe der Hotels durch die Besatzungsmacht ab 1947, die Aufhebung der Reisebeschränkungen zwischen 1947–1949 und die auf die Währungsreform im Juni des Jahres 1948 folgende wirtschaftliche Stabilisierung leiteten den Neubeginn im Reiseverkehr ein. Immerhin konnte der fahrplanmäßige Rheindampferverkehr zwischen Köln und Mainz nicht vor dem 24. 4. 1949 aufgenommen werden¹⁰⁵. Im August des gleichen Jahres wurde Bonn zum Sitz der Bundesregierung gewählt, so daß Königswinter durch seine enge Nachbarschaft auch hiervon profitierte, wie noch gezeigt werden soll.

Die psychologische Situation der ersten Nachkriegszeit in den Beneluxländern und im Vereinigten Königreich gegenüber Deutschland verzögerte zunächst die Wiederaufnahme des Touristenverkehrs mit diesen wichtigsten Herkunftsländern ausländischer Besucher. Allmählich wurden jedoch die alten Verbindungen zwischen dem Verkehrsverein und seinen Partnern in diesen Staaten wieder angeknüpft, so daß mit der Ankunft einer großen Gruppe niederländischer Gäste im Sommer 1950 der Strom ausländischer Touristen nach Königswinter schnell answoll¹⁰⁶.

Mit der allgemeinen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung in Westeuropa, an der nun auch niedere Einkommensgruppen in starkem Maße beteiligt waren, und der gleichzeitigen allgemeinen Verkürzung der Arbeitszeit gewann das Reisen in allen Gesellschaftsgruppen eine rasch wachsende Bedeutung, dementsprechend erreichten die Zahlen der Touristik bald Rekordhöhen, auch in Königswinter. Der Drachenfels wurde bereits 1954 von schätzungsweise 2,5 Mill., im Jahr darauf gar von 3 Mill. Menschen aufgesucht. Damit waren die Rekordzahlen der 30er Jahre überschritten¹⁰⁷. Auch die Zahl der Übernachtungen in Königswinter, die erstmals vollständig für 1951/52 vorliegen, überschreiten den höchsten Stand der Vorkriegszeit mit 152 468 schon um 28,4 %, während die Gesamtzahl der registrierten Besucher sogar 53,9 % höher liegt als der Vorkriegsrekord. Auf eine relativ ruhige Entwicklung bis zum Jahr 1953/54 folgte dann ein steiler Anstieg der Gesamtbesucherzahl sowie der Zahl der Übernachtungen um 93,6 % bzw. 91,6 % im Jahr 1960–61. Nach diesem einstweiligen Höhepunkt der Nachkriegsphase war in den folgenden Jahren allerdings ein deutlicher Rückgang (bis 1961/62 um 39,4 % bzw. 20,8 %) zu verzeichnen.

Im folgenden soll der Versuch unternommen werden, die Gründe für diese Entwicklung und ihre Auswirkung auf das Wirtschaftsleben der Stadt zu analysieren.

Die gegenwärtige Situation

Die grundlegenden Wandlungen gegenüber den früheren Epochen

Das heutige Bild des Fremdenverkehrs in Königswinter muß im Gesamtrahmen des wirtschaftlichen Aufstiegs in Westeuropa betrachtet werden. In den westeuropäischen Ländern steigt die Zahl der Ferienreisenden jährlich um 8–10 %¹⁰⁸. Die wichtigsten Fremdenverkehrsländer verzeichneten im Dezennium von 1953 bis 1963 wachsende Besucherzahlen (Tabelle VII). Die von diesem Touristenstrom profitie-

Tabelle VII

Land	Art der Statistik	1953 in 1000	1963 in 1000	Veränderung in %
Frankreich	Grenzüberschreitungen	3 190	6 500	103,6
Großbritannien	Grenzüberschreitungen	819	2 159	163,4
Griechenland	Übernachtungen	196	6 135	3 030,1
Italien	Grenzüberschreitungen	7 682	23 152	201,1
Spanien	Grenzüberschreitungen	992	8 963	795,0
Türkei	Grenzüberschreitungen	70	199	184,3

Quelle: „Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland“ 1958 und 1965 (Stuttgart).

rende Fremdenverkehrsindustrie beschäftigte nach Schätzungen aus dem Jahr 1956 zwischen 7 und 8 % aller Erwerbspersonen in den westeuropäischen Ländern¹⁰⁹. Wachsender Wohlstand und zunehmende Freizeit gehen einher mit dem Abbau gesellschaftlicher Schranken. Nach Auffassung namhafter Soziologen und Psychologen hat die wachsende Wohlstandsgesellschaft eine neue Hierarchie von Konsumsymbolen entwickelt, deren wichtigstes nach KNEBEL das Reisen geworden ist. Da heute nahezu alle Einkommensgruppen zu reisen in der Lage sind, erweist sich die Art des Reisens als entscheidender als das Faktum des Reisens selbst. KNEBEL schlägt hierfür die folgenden Kriterien vor: Transportgeschwindigkeit, die mit der Entfernung zunehmende Erlebnisbreite; der von der Wahl der Transportmittel abhängige Komfort und der bei der Reise gewählte Grad der Organisation.

Mit dem Auto als Verkehrsmittel ist das Reisen schneller und flexibler geworden. Besonders in den wirtschaftlich florierenden europäischen Ländern wurde seit den frühen 50er Jahren ein hoher Motorisierungsgrad erreicht (Tabelle VIII). Immer entferntere Ziele können während des Urlaubs aufgesucht werden, und die gleichzeitige sprunghafte Entwicklung im Charterflugverkehr seit 1960 hat zu einer Ausweitung der von nordwesteuropäischen Urlaubern bevorzugten Ferienzele geführt. Hiervon zeugen die wachsenden Besucherzahlen in den entfernter gelegenen Urlaubsländern (Tabelle VII). So übertrifft beispielsweise die Wachstumsrate des Tourismus in Griechenland und Spanien diejenige von zentraler zu den nordwesteuropäischen Ballungsgebieten gelegenen Urlaubsländern bei weitem. Da diese auf dem

Tabelle VIII Autos auf 1000 Einwohner

Land	1959	1962	1963
USA	335	353	364
Australien	177	200	215
Schweden	146	188	205
Frankreich	111	149	163
Großbritannien	98	126	142
Westdeutschland	65	108	123
Italien	33	60	77

Quelle: „The Economist“ vom 6. März 1965 (London 1965).

Kriterium der „Grenzüberschreitung“ basierenden Zahlen auch die Gastarbeiter mit einschließen, können sie zwar nicht absolut genommen als Beweis dienen, immerhin zeigen sie doch den allgemeinen Trend auf. Der Prestigegehalt und der Reiz des Neuen, die durch einen Besuch ferner Länder vermittelt werden, machen den Zeitverlust und den Mehraufwand an Reisekosten wett.

Abgesehen von der zunehmenden Mobilität und dem Streben, während des Urlaubs so viel wie möglich zu sehen, haben ein wachsendes Gesundheitsdenken und Verschmelzen sozialer Schichten den Urlaub im Ausland begünstigt. Davon profitieren wiederum besonders die mediterranen Länder. Der Modeaspekt spielt hierbei eine entscheidende Rolle: Sobald ein Feriengebiet durch den Besuch reicher oder prominenter Urlauber „in Mode kommt“, folgen größere Urlauberscharen nach, was die Prominenz u. U. wiederum veranlaßt, auf neue, meist unbekannte und zum Teil auch entferntere Urlaubsorte auszuweichen. CHRISTALLER sieht eine Beziehung zwischen den „Verstädterungstendenzen des Massentourismus“ und der Ausweitung seiner „Wachstumsregionen“¹¹¹.

Diese Entwicklungstendenzen spiegeln sich auch in der Fremdenverkehrsstatistik von Königswinter wider und wurden von allen interviewten Personen bestätigt. In den jährlichen Berichten des Verkehrsvereins in Königswinter wird die Bedeutung der Stadt im Hinblick auf diese Trends mit Vorsicht behandelt. Die Entwicklung der Übernachtungszahlen wird für 1957 als „nicht stürmisch, aber noch gesund“ betrachtet¹¹². Der Bericht für das Jahr 1958 beklagt die gleichbleibende Zahl deutscher Gäste und vermerkt die steigende Bedeutung englischer Besucher¹¹³. Von 1960–1962 sank die Zahl der übernachtenden Ausländer von 103 494 auf 86 866; der Bericht vermerkt hierzu, daß dieser Schwund auf das im ganzen zentralen Rheinland beobachtete Ausbleiben von Besuchern aus Belgien und den Niederlanden zurückzuführen sei¹¹⁴. Infolgedessen kam es zu einer Verschiebung in der relativen Bedeutung der wichtigsten ausländischen Touristengruppen (Abb. 5). Eine sich nach der Saison 1960/61 abzeichnende Belebung der Besucherzahlen hat nicht dazu beitragen können, die Gemüter in der Königswinterer Presse zu beruhigen. In einem Beitrag vom 6. Februar 1965 wird eine Beziehung zwischen der steigenden Motorisierung und der Fluktuation der Besucherzahlen aufgezeigt und als Abhilfe für vermehrte Anstrengungen im Hotel- und Gaststättengewerbe und verstärkte Werbung plädiert.

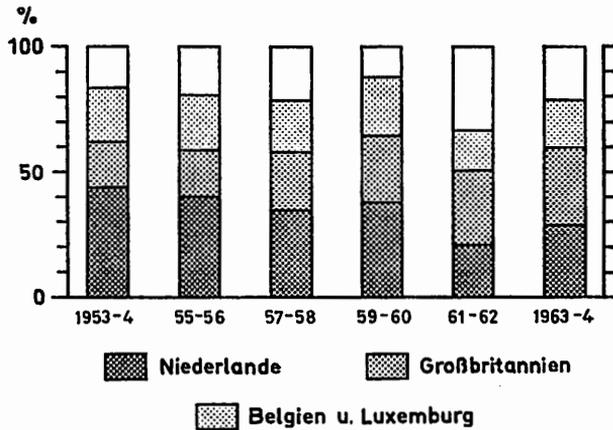


Abb. 5: Entwicklung der Übernachtungen nach Nationalitäten (1962). Der Anteil der drei wichtigsten Ausländergruppen in Königswinter zeigt beträchtliche Schwankungen, wobei die Bedeutung der Niederländer sich leicht zugunsten des Anteils von Gästen aus Großbritannien verschoben hat.

Interviews zeigten, daß Königswinter immer mehr als Etappenstation für weiter südlich liegende Ziele dient. Ausgedrückt in Reisezeit liegt Königswinter 4-4½ Autostunden von Rotterdam, Amsterdam und Brüssel sowie 1-2 Stunden von den Rhein-Ruhr-Zentren entfernt. Häufig wird Königswinter nur als Übernachtungs-ort gewählt, wobei man eine flüchtige Stadtbesichtigung und einen kurzen Spaziergang ins Siebengebirge einplant; vielfach hält man hier nur noch, um ein Mittagessen einzunehmen und mit der Zahnradbahn den Drachenfels zu besuchen, bevor man mit dem Auto in südlicher Richtung weiterfährt.

Hotelbesitzer berichteten, daß die gleiche Art von Besuchern aus den Niederlanden, aus Belgien und Deutschland, die in den 30er Jahren 6-7 Tage verweilten, heute nur noch eine Nacht bleiben. Es ist nicht leicht, eine Aufschlüsselung der Besucher nach Nationalitäten zu erhalten; doch bietet bereits das Verhältnis deutscher und ausländischer Gäste hinreichende Aufschlüsse (Tabelle IX). Während der 30er Jahre lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ausländischer Besucher bei 2 Tagen, z. T. noch darüber. Zwischen 1951/52 und 1963/64 betrug sie, mit Ausnahme der Saison 1961/62 (2,16 Tage), weniger als 2 Tage. Bei den deutschen Besuchern zeigt sich die umgekehrte Entwicklung: Vor dem Krieg blieben sie unter dem Durchschnitt der Ausländer, während sie heute durchschnittlich länger bleiben als die ausländischen Besucher. Der wichtigste Nachkriegstrend im Fremdenverkehr von Königswinter ist somit der Rückgang in der Aufenthaltsdauer ausländischer Gäste, während bei den deutschen Besuchern eine gegenüber der Vorkriegszeit gleichbleibende Aufenthaltsdauer festzustellen ist.

Als bedeutsam muß auch die 1957 erfolgte Verlegung der Hauptstelle des einzigen privaten Reisebüros in Königswinter nach Bad Honnef gewertet werden. Als offiziellen Grund gab man an, daß Bad Honnef der bessere Standort für die Ver-

Tabelle IX Aufenthaltsdauer

Jahr	Ausländer Tage	Deutsche Tage
1929/30	2,21	2,17
1930/31	2,67	2,36
1931/32	2,65	2,26
1932/33	2,25	2,42
1933/34	2,06	2,17
1934/35	2,43	2,06
1935/36	2,86	1,95
1936/37	3,26	2,03
1937/38	3,34	2,11
1938/39	2,51	2,62
1939/40	2,86	4,00
1951/52	1,54	2,13
1952/53	1,42	2,11
1953/54	1,48	1,97
1954/55	1,49	2,37
1955/56	1,47	1,95
1956/57	1,55	1,93
1957/58	1,63	1,91
1958/59	1,74	2,02
1959/60	1,76	1,99
1960/61	1,76	2,06
1961/62	2,16	2,29
1962/63	1,96	2,22
1963/64	1,82	2,56

mittlung von Reisen sei, ein Aufgabenbereich, der denjenigen der Zimmervermittlung immer mehr übertreffe. Dieses Reisebüro vermittelt nur Aufträge für eine mindestens 6tägige Aufenthaltsdauer, deren Anzahl in den letzten Jahren rund 700 jährlich für Königswinter und um 2000 für das ganze Siebengebirge betrug. Diese Werte stellen nur einen Bruchteil der Zahl aller gemeldeten Gäste dar.

Herkunftsländer der ausländischen Gäste

Wie Abb. 6 zeigt, ist Königswinter in starkem Maße auf Gäste von zwei Herkunftsgebieten angewiesen: Britannien und die Beneluxländer. 1963/64 betrug ihr Anteil an allen ausländischen Besuchern in Königswinter 79,1 %, und im Dezennium von 1953–1963 machten sie in jedem Jahr über zwei Drittel aus (Abb. 5). Abgesehen von der relativ günstigen Lage zu diesen Gebieten¹¹⁵ ist jedoch der Umstand, daß Königswinter für die Touristen aus dem Norden und Nordwesten die erste „typisch rheinische Stadt“ ist und das Siebengebirge als der Auftakt zum Bergland gesehen wird, das wichtigste Motiv für Reisende aus diesen Ländern. Letzteres gilt insbesondere für die Niederländer, während der rheinische Charakter der Stadt in besonderem Maße die Skandinavier und Briten anzieht.

Nach einer Zeit militärischer und politischer Spannungen waren zunächst die Niederländer während der 50er Jahre wieder die wichtigsten Dauergäste. Seit 1960

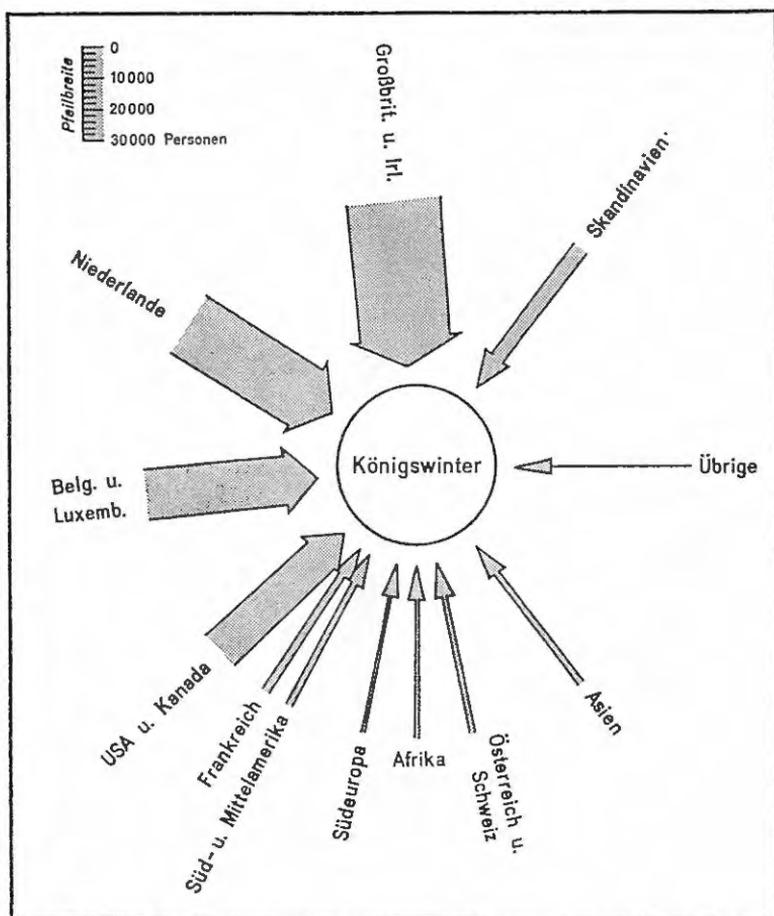


Abb. 6: Herkunft der ausländischen Touristen in Königswinter (1962). Die Bedeutung der Gäste aus den Beneluxländern und aus Großbritannien erklärt sich aus der Lage der Stadt. Entsprechend geringer ist der Anteil der skandinavischen Gäste. Die Touristen aus den USA und aus Kanada müssen wegen ihrer anders gestalteten Reisepläne im Zusammenhang mit dem gesamten Rheintal-Tourismus bzw. mit der Nachbarschaft der Stadt zur Hauptstadt Bonn betrachtet werden.

lassen sich aber Zeichen eines Rückgangs erkennen, für den wachsender Wohlstand und zunehmende Motorisierung verantwortlich gemacht werden, die auch die niederländischen Urlauber immer mehr dazu veranlassen, ihre Ferien in den Alpen bzw. den Mittelmeerländern zu verbringen.

Im Gegensatz hierzu hat der Touristenstrom aus Britannien angehalten, ja im Dezennium von 1954–1964 ist er sogar angestiegen, wodurch ihr Anteil an einer fluktuierenden Gesamtzahl von Besuchern ständig gewachsen ist (Abb. 5). Als Grund wurde der angeborene britische Konservatismus zitiert; von besonderem

Gewicht dürften in diesem Zusammenhang die gut eingespielten Beziehungen zwischen den Fremdenverkehrsstellen in Königswinter und ihren britischen Partnern sein. Die meisten britischen Gäste kamen aus London und aus Schottland. Für alle schottischen Gäste stellt Königswinter nach Auskunft von Hotelbesitzern immer noch das Ferienzziel dar, wobei Entfernung und Reisezeit die ausschlaggebenden Faktoren sind, die für Besucher aus den Beneluxländern nicht in dem Maße entscheidend sind.

Was die Belgier und Niederländer betrifft, so scheint sich der Faktor der Entfernung dahingehend auszuwirken, daß sie zunehmend Rüdesheim den Vorzug gegenüber Königswinter geben, was auch aus den Fahrplänen der von Rotterdam ausgehenden Rheinschiffahrtlinien zu erkennen ist.

Das Problem der jahreszeitlichen Schwankung

In Abb. 7 wird für einige rheinische Zentren die Nutzung der Bettenkapazität im Sommer- und Winterhalbjahr (1. 4. 1960–30. 9. 1960 bzw. 1. 10. 1960–31. 3. 1961) dargestellt. Die großen multifunktionalen Zentren Köln und Düsseldorf zeigen nur geringfügige Unterschiede in der jahreszeitlichen Nutzung¹¹⁶, während die kleineren südlichen Zentren markante Spitzen in der Sommerhälfte aufweisen, die die Werte für das Winterhalbjahr um mehr als das Doppelte überragen (vgl. Tabelle X). Eine solch hohe Fluktuationsrate spricht entscheidende Probleme an, die sowohl die saisonal schwankende Amortisation des investierten Kapitals, die hohen laufenden Kosten als auch die schwankenden Einkommen selbst der nur indirekt vom Fremdenverkehr abhängigen Personen betreffen.

Tabelle X Nutzung der Bettenkapazität (in %)

Stadt	(1. 4.–30. 9. 1960)	(1. 10. 1960–31. 3. 1961)
Boppard	46,5	17,7
Düsseldorf	57,7	58,1
Köln	56,3	44,3
Königswinter	61,8	25,9
Rüdesheim	54,8	7,6

Quelle: „Groß- und Einzelhandel, Gastgewerbe, Fremdenverkehr“, Stat. Bundesamt, Reihe 8, 1962 (Stuttgart 1962).

Die Schwankung selbst ist natürlich durch die Jahreszeiten bedingt: Die wichtigsten Anziehungspunkte von Königswinter, das Spaziergehen und Besichtigen sowie die damit verbundenen Verzehrsgewohnheiten sind an den Sommer gebunden; zwar kann man auch im Siebengebirge Ski laufen, doch sind die Möglichkeiten hierfür im Vergleich mit alpinen Gebieten beschränkt. Die Folge ist, daß Königswinter keinen zweiten Fremdenverkehrsgipfel im Winter aufweist, wie die von GÖLDEN, GRÖTZBACH und RUPPERT beschriebenen Schweizer und österreichischen Fremdenverkehrsgebiete¹¹⁷. Auch beschränkt das kühl-gemäßigte Klima die Saison in Kö-

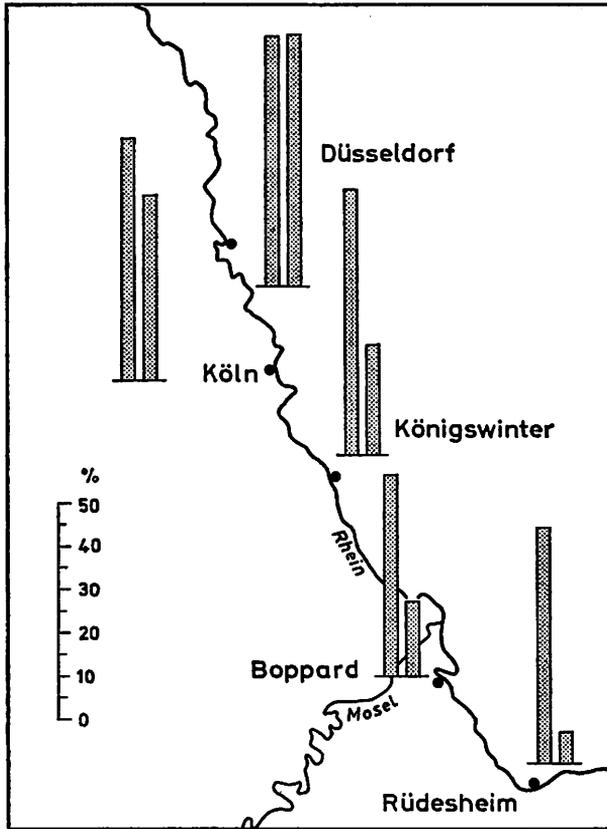


Abb. 7: Nutzung der Bettenkapazität (1960/61). Die erste Säule zeigt den Anteil für den Sommer 1960, die zweite denjenigen für den Winter 1960/61. Während die mittelrheinischen Fremdenverkehrszentren starke saisonale Schwankungen aufweisen, ist das saisonale Verhältnis bei den von Politikern und Geschäftsleuten in der Hauptsache aufgesuchten niederrheinischen Großstädten nahezu ausgeglichen.

nigswinter auf die Monate Mai bis Oktober, während sich die mediterranen Feriendörfer einer um zwei Monate längeren Saison (März–November) erfreuen können. Diejenigen Hotels, die keinen angestammten Kundenkreis von Handlungsreisenden oder in Bonn tätiger Gäste aufweisen, schließen entweder für unterschiedlich lange Zeiten in den Wintermonaten oder begnügen sich mit Tagesgästen und Laufkundschaft, falls sie aus verschiedenen Gründen ihren Betrieb nicht schließen können. Bis auf eine Ausnahme blieben alle Rheinufer-Hotels während der Wintermonate geöffnet, während auf der Hauptstraße und an anderen Straßen 2 von 6 befragten Hotels für verschieden lange Zeiten schlossen. Der Betrieb wurde in den meisten Fällen nur aus Gründen der Publizität aufrechterhalten bzw. weil man die Installation während des Winters in Gang halten mußte.

Eine größere Zahl von Wintergästen verdankte man der Nachbarschaft zur Bundeshauptstadt Bonn. Der Umfang läßt sich zwar schwerlich genau ermitteln, doch erreicht der winterliche Besucherstrom in den Monaten November bis März seinen Höhepunkt, weil dann Diplomatie, Regierung und Parlament in Bonn ein besonders reges Leben auslösen. Davon profitieren in Königswinter in der Hauptsache die exklusiven Rheinufer-Hotels; zwei dieser Hotels gaben diesen „Bonner Reiseverkehr“ als einzigen Grund für eine durchgehende Öffnung an. Ein besonders modernisiertes Hotel war während der Wintermonate zu „mehr als 40 %“ belegt. In diesem Zusammenhang verdient Erwähnung, daß das einzige im Winter geschlossene Rheinufer-Hotel gleichzeitig das am wenigsten modernisierte Hotel ist. Somit erweist sich der „Bonner Reiseverkehr“ als ausschlaggebender Faktor für die gegenüber Boppard und Rudesheim höhere winterliche Belegungsquote in Königswinter (Abb. 7).

Da Königswinter ausreichend Gesellschaftsräume für Zusammenkünfte anzubieten vermag, an denen es in Bonn und Bad Godesberg mangelt, zieht die Stadt viele Interessentengruppen an, die ebenfalls die „tote Saison“ mildern helfen. Diese Belegung kommt wiederum in erster Linie den besser ausgestatteten Rheinufer-Hotels zugute, die auch viele Restaurationsgäste aus den Godesberger Diplomatenvierteln anziehen.

Einen Sonderfall stellt das Hotel auf dem im Nordwesten der Stadt gelegenen Petersberg dar (Bild 2), das von seinem Pächter so luxuriös ausgestattet wurde, daß Staatsoberhäupter als Gäste der Bundesrepublik einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Gäste ausmachen. Infolge der ausgesprochenen Exklusivität dieses Hauses spielt der sommerliche Ausflugsverehr zum Petersberg heute keine Rolle mehr, und da auch der Sonntagsverkehr merklich zurückgegangen ist, wurde die zwischen Königswinter und dem Hotel verkehrende Zahnradbahn inzwischen eingestellt.

Das allgemeine Bevölkerungswachstum im Gesamtraum Bonn wirkt sich auf das Fremdenverkehrsgewerbe in Königswinter auch durch einen zunehmenden Ausflugsverkehr außerhalb der Saison aus¹¹⁹ und wird besonders deutlich in den kühleren Monaten, wenn plötzlich auftretender Sonnenschein die Menschen zu einem Nachmittagsausflug verlockt. Auf diesen sporadischen Ausflugsverkehr verweist auch die Inbetriebnahme der Drachenfelsbahn an einigen Wochenenden zwischen Dezember und März.

Über die Aussichten einer regulären Vor- und Nachsaison in den Monaten März bis Mai bzw. September–Oktober waren viele kritische Stimmen zu vernehmen. Zunächst wurde diese Einrichtung als ein Phänomen „der letzten Jahre“ hingestellt. Bisher sei die Herbst- und Frühjahrssaison von den meist bessergestellten Einzelgängern bestimmt gewesen, in deutlichem Gegensatz zu der Hochsaison im Sommer mit ihren großen organisierten Touristengruppen. Die Vor- und Nachsaison wurde von Gästen bevorzugt, die den Lärm und die Betriebsamkeit der Sommersaison vermeiden wollten. Es handelt sich hierbei vielfach um solche Gäste, die den Sommerurlaub in Südeuropa zu verbringen beabsichtigen bzw. ihn dort bereits gebracht haben. Dieser Fremdenverkehr außerhalb der eigentlichen Saison ist zwar

im Vergleich zum Sommerbetrieb noch unbedeutend, man erhofft sich jedoch durch intensive Werbung eine Steigerung.

Der Ausflugsverkehr

Nach dem bisher Gesagten scheinen sich Urlaubsverkehr und Ausflugsverkehr gegenseitig auszuschließen. Der Leiter des Rheinischen Landesverkehrsverbandes – einer Gesellschaft zur Förderung des Fremdenverkehrs – geht sogar so weit zu fordern, daß ein Fremdenverkehrsort sich zugunsten der einen oder der anderen Art des Tourismus entscheiden sollte. Der Ausflugsverkehr erfordert am gewählten Zielort eine weitaus kürzere Aufenthaltsdauer als diejenige eines Hotelgastes; zudem wird beim Ausflugsverkehr weniger Geld ausgegeben, was wiederum zur Folge hat, daß größere Besuchermengen nötig sind, um ausreichend hohe Einnahmen zu erzielen. Größere Besuchermengen aber verursachen leicht Überfüllungen, einen dementsprechenden Lärm und ausgesprochene Stoßzeiten, was sich wiederum nachteilig auf den Urlaubsverkehr auswirkt. Königswinter sieht sich in steigendem Maße mit diesem Problem konfrontiert.

Da der Ausflugsverkehr in keinerlei Form statistisch erfaßt wird, läßt sich sein Umfang nur schwer abschätzen. Verschiedene Anzeichen und Schätzungen laufen jedoch darauf hinaus, daß er zur Zeit den der späten dreißiger Jahre erreicht, wenn nicht sogar schon überschritten hat. Die Zahnradbahn zum Drachenfels verzeichnet eine markante Zunahme an Fahrgästen (Abb. 8).

Nach Schätzungen über die saisonalen und täglichen Schwankungen ergibt sich das folgende Bild: a): im Winter an milden Wochentagen ein „tropfenweiser“ Verkehr, an sonnigen Wochenenden jedoch beträchtlich anschwellend; b): im Sommer werden an gewöhnlichen Wochentagen 10 000 Besucher, an Sonntagen 30 000 und an besonderen Fest- und Feiertagen (z. B. Pfingsten) 50 000 erreicht. Besucherrekorde sind außerdem an Sonntagen in der Hauptferienzeit, im Juli und August, zu verzeichnen, wenn besonders günstige Wetterbedingungen vorliegen.

Saisonale Fremdenverkehrsschwankungen lassen sich präziser fassen, wenn man die monatlich verkauften Fahrkarten bei der Drachenfels- und Petersbergbahn berücksichtigt. Dabei ergibt sich ein Anteil der Monate Juni, Juli und August von zwei Drittel der gesamten Jahressumme. In den Wintermonaten wird bestenfalls eine Handvoll Fahrkarten verkauft, wenn die Bahnen ihren Betrieb nicht ganz einstellen (Abb. 8).

Noch präziser lassen sich die Schwankungen unter Berücksichtigung der t ä g l i c h verkauften Fahrkarten im Stichjahr 1964 fassen (Abb. 9). Dabei ergeben sich Hinweise nicht nur auf den saisonalen Charakter des Fremdenverkehrs, sondern auch auf markante Schwankungen w ä h r e n d der einzelnen Monate und sogar Wochen. Ferner läßt sich die Bedeutung des Sonn- und Feiertagsverkehrs ablesen, die besonders markant außerhalb der Saison an den Oster- und Pfingstfeiertagen (29. und 30. März bzw. 16. und 17. Mai) in Erscheinung tritt. Von November bis Februar ist der Bahnverkehr unbedeutend, konzentriert sich aber deutlich auf die Sonntage. Allein zwischen dem 20. Juli und dem 20. August wird die Differenz im

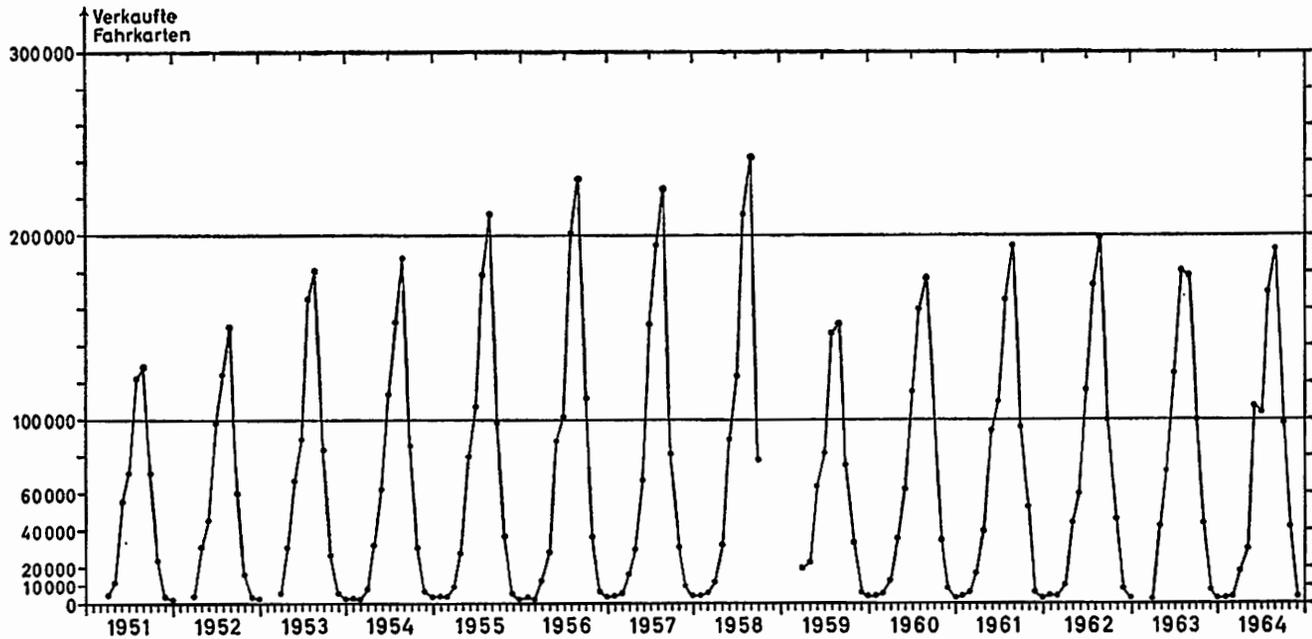


Abb. 8: Verkaufte Fahrkarten der Drachenfels- und Petersbergbahn. Beachtlich die saisonalen Schwankungen. Während einiger Jahre wurde der Betrieb in den Wintermonaten ganz eingestellt. Ein Unfall führte zur Stilllegung vom August 1958 bis zum März 1959. Die geringere Zahl verkaufter Karten im Sommer 1959 und 1960 beruht sicherlich auf psychologischen Auswirkungen dieses Unfalls. Die Gesamtwerte für die Jahre 1961/64 zeigen eine gewisse Stabilisierung, allerdings auf niedrigerem Niveau.

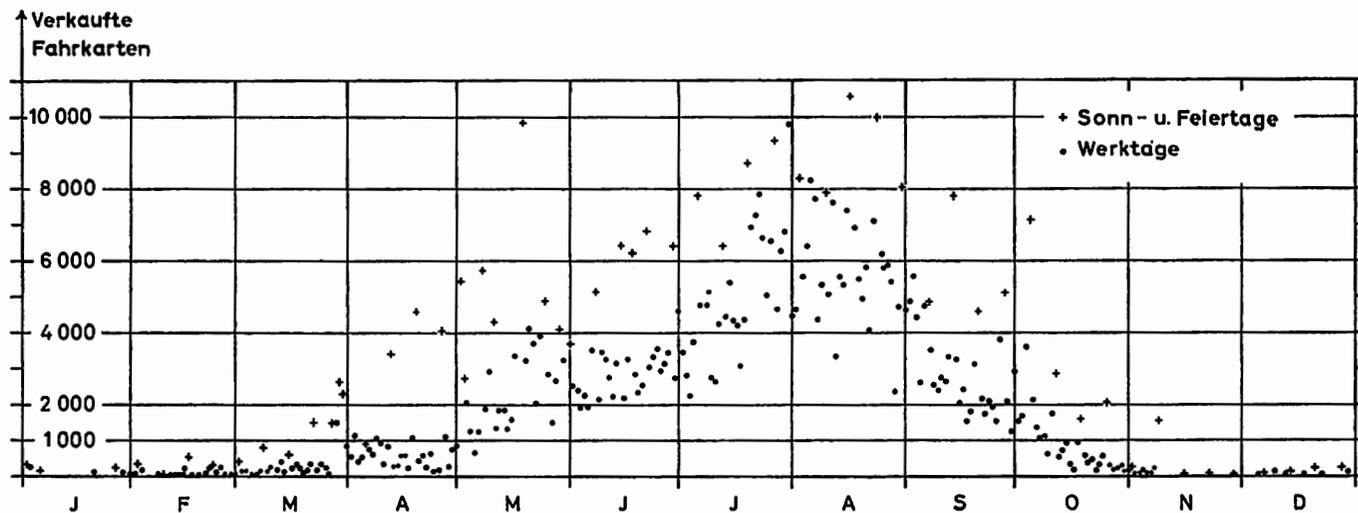


Abb. 9: Anzahl der auf der Drachenfelsbahn und auf der Buslinie zum Petersberg verkauften Fahrkarten im Jahr 1964. Beachtlich die Konzentration auf die Wochenenden und Feiertage; zum Pfingstfest liegen die Werte am höchsten.

Wochentags- und Sonntagsverkehr der Bahnen auf ein wünschenswertes Maß reduziert; das ist der Höhepunkt der Ferienzeit, wenn große Mengen von Beschäftigten ihren Jahresurlaub nehmen und für Erholungszwecke nicht mehr an die Wochenenden gebunden sind ¹²².

Leben und Treiben der Tagesausflügler

Die Ankunftszeit hängt weitgehend von der Länge der Anreise, von der Art des Verkehrsmittels und dem am Reiseziel geplanten Programm ab. Die Besucher aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet erreichen Königswinter hauptsächlich zwischen 10 und 12 Uhr, die Gäste aus den Beneluxländern zwischen 12 und 14 Uhr. Die Ausflügler aus der unmittelbaren Umgebung suchen den Ort entweder zur Mittags- oder Kaffezeit auf ¹²³. Ein genaueres Bild ergibt sich, wenn man die Zeiten der am Spitzentag des Jahres 1964 (d. h. Pfingsten) jeweils halbstündlich verkauften Fahrkarten untersucht (Abb. 10) ¹²⁴. Der erste Gipfel ansteigenden Verkehrs wird zwischen 11.00 und 11.30 Uhr erreicht; die folgende ruhige Mittagszeit wird von einem zweiten Anstieg zwischen 12.30 und 13.00 Uhr abgelöst, dem ein gleichbleibend hoher Nachmittagsverkehr von 13.30–16.00 Uhr folgt; nach dem letzten Gipfel zwischen 17.30–18.00 Uhr sinkt die Zahl der Fahrgäste gegen Abend rasch ab.

Vergleicht man den Ausflugsverkehr am Neujahrstag 1964 mit demjenigen zu Pfingsten, so fallen die durch den Sonnenstand bedingte kürzere Verkehrszeit ($7\frac{1}{2}$: $13\frac{1}{2}$ Stunden) und die verschwindend geringe Zahl der Fahrgäste auf.

Die beobachteten Ankunfts- und Abreisezeiten spiegeln sich demnach im Verkehrsrhythmus der Drachenfelsbahn. Gleich nach ihrer Ankunft am Rheinufer begaben sich die mit Bus, Auto oder Schiff anreisenden Ausflügler über die Drachenfelsstraße zur Zahnradbahn-Station, um auf den Drachenfels zu gelangen. Viele von ihnen kehren zum Mittagessen wieder nach Königswinter zurück, während andererseits zahlreiche Besucher sich zum Nachmittagskaffee im Restaurant auf dem Drachenfels einfinden. Am lebhaftesten sind die späten Nachmittagsstunden von 16–18 Uhr, während bis zum Abendessen Gäste nur an besonders schönen Tagen oben bleiben (Abb. 10).

Das Mittagessen und das Kaffeetrinken spielt sich in den Cafés, Restaurants, Bars und Hotels der Stadt ab, wobei die Hotelbetriebe sich heutzutage zumindest auf das Kaffeegeschäft eingestellt haben. Das Gaststätten- und Vergnügungsgewerbe konzentriert sich in der Nähe der Talstation Drachenfelsbahn, dem eigentlichen Knotenpunkt des Ausflugsverkehrs. Nachdem man gut gespeist und getrunken hat, bricht man zu einem Spaziergang ins Siebengebirge auf oder ergeht sich am Rheinufer, sucht das Schwimmbad auf, kauft Souvenirs oder unternimmt gar eine kurze Bootsfahrt auf dem Rhein ¹²⁵.

Die Attraktionen, die Königswinter bietet, sind auf der einen Seite die natürlichen bzw. historischen und zugleich auch ursprünglichen Sehenswürdigkeiten des Ortes und auf der anderen Seite die im Gefolge seiner Anziehungskraft durch Unternehmerinitiative geschaffene breite Skala des Angebotes von Hotels, Gaststätten,

**Verkaufte
Fahrkarten**

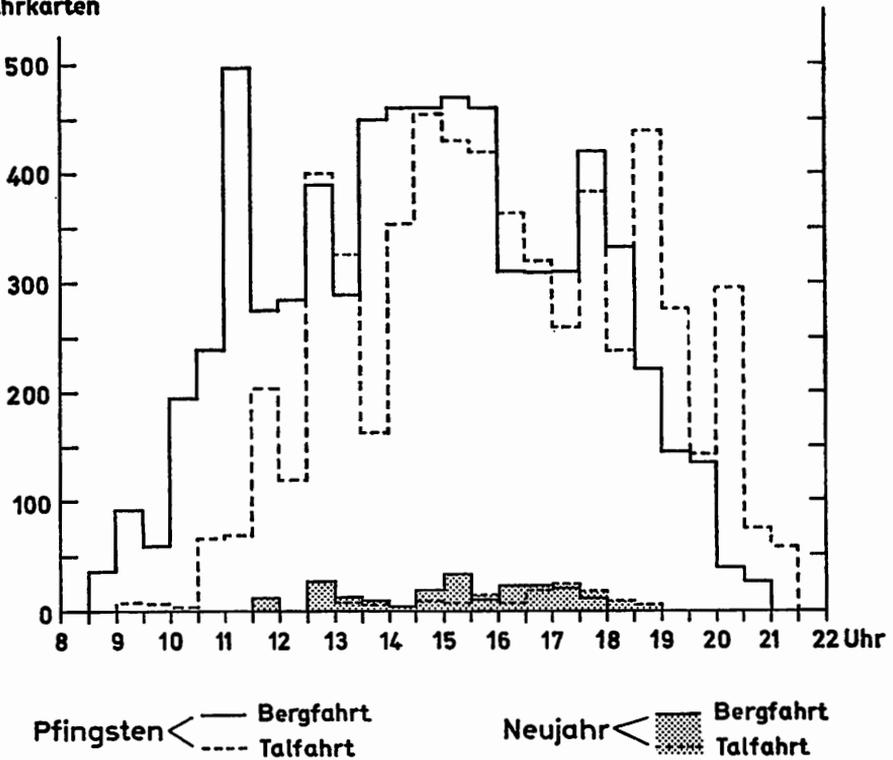


Abb. 10: Anzahl der auf der Drachenfelsbahn zu Pfingsten (17. 5. 1964) und Neujahr 1964 verkauften Fahrkarten. In den starken Schwankungen der Werte spiegeln sich der saisonale Charakter des Verkehrs und die Abweichungen der Halbstundenwerte.

Vergnügungsstätten, Schaustellern usw. Beide üben ihren Reiz auf die Gäste aus, ihre relative Bedeutung wechselt jedoch von Individuum zu Individuum und von Gruppe zu Gruppe. Die Antworten auf eine Befragung in dieser Richtung ergaben kein klares Bild. Einige führten die schöne Umgebung als Hauptgrund für ihren Besuch an, andere die Möglichkeiten sich zu amüsieren. Die Diskrepanz zwischen der kleinen Gruppe von Siebengebirgswanderern und der sich durch Cafés, Bars und Tanzsäle zwingenden Menschenmenge läßt vermuten, daß das zweite Motiv heute das dominierende ist.

Die Art des Reisebetriebs

Rheindampfer und Eisenbahn ermöglichten als erste das Anwachsen des Ausflugverkehrs. Seit den 20er Jahren und insbesondere aber nach dem Zweiten Welt-

krieg werden jedoch die Bedeutung beider Verkehrsmittel für die Entwicklung in Königswinter durch das Automobil und den Bus überrundet, wovon die ausgedehnten Parkplätze der Stadt Zeugnis ablegen.

Einer genaueren Untersuchung bedarf dabei der organisierte Busverkehr. Nach Auskunft von 5 niederländischen und deutschen Reisegesellschaften, von denen entsprechende Anfragen beantwortet wurden, handelt es sich entweder um regelmäßig durchgeführte ein- bis zweitägige Wochenendausflüge oder um Charterreisen organisierter Gesellschaften. Dabei überwiegen die eintägigen Ausflugsreisen, sofern die Reisezeit nicht, wie im Fall eines Unternehmens aus Groningen, zu lang ist. Die Zahlen der von den einzelnen dieser 5 Busunternehmen 1964 nach Königswinter beförderten Touristen schwankte zwischen ca. 100 bis 960. Bei Stichprobenzählungen, die an den städtischen Parkplätzen in der Mittagszeit von 13–14 Uhr an drei aufeinanderfolgenden Sonntagen während des Höhepunktes der Saison 1965 (11. 7., 18. 7., 25. 7.) durchgeführt wurden, ergaben Gesamtzahlen von 30, 34 und 39 parkenden Bussen, von denen 9 bzw. 11 und 12 aus den Beneluxländern stammten; demnach befanden sich zu jenem Termin 1200 bis 1800 Gäste in Königswinter, die mit Bussen angereist waren ¹²⁶.

Die Rolle des organisierten Ausflugsverkehrs aus dem Rhein-Ruhr-Raum ist ebenfalls bedeutend. Es handelt sich hierbei häufig um Vereine (vom Kegelklub bis zum Gesangverein) bzw. um Gesellschaften von Industrie- und Handelsunternehmen. Fast alle reisten mit Bussen an. Auf die Bedeutung dieser Reisegruppen in Königswinter verweist der hohe Anteil (20,1 %) der von der Drachenfelsbahn 1964 verkauften Gruppenfahrkarten. Auf der Grundlage von Monatsmitteln ergeben sich zwei Maxima im Mai–Juli und im Oktober; der dazwischenliegende Rückgang erklärt sich aus dem hohen Anteil an Beschäftigten, die während dieser Zeit ihren Urlaub nehmen (Abb. 11). Dieser organisierte Ausflugsverkehr wird von Königswinter gefördert, da er die Saison verlängern hilft, und zwar aus dem folgenden Grund: Der Zustrom aus den Beneluxländern und aus Nordeuropa erreicht im Juli bis August seinen höchsten Wert und beginnt Mitte September nachzulassen, genau zu der Zeit, wenn die Vereine und Gesellschaften wieder zahlreicher auf den Plan

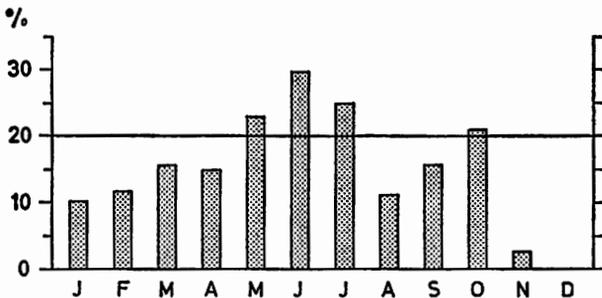


Abb. 11: Anteil der Gruppenfahrkarten pro Monat bei der Drachenfelsbahn im Jahr 1964. Der Durchschnittswert für das Jahr beträgt 20,1 % (Mittellinie).

treten. Auch bemüht man sich um Schulgruppen für die Vor- und Nachsaison; die meisten von ihnen kommen aus Britannien und wählen Königswinter als Ausgangspunkt für Sternfahrten in das Rheinland. Eine englische Reisegesellschaft vermittelte 1963 11 Schulgruppen mit insgesamt 344 Schülern und 1964 11 Gruppen mit 410 Schülern nach Königswinter.

Das funktionale Gefüge des Fremdenverkehrsgewerbes

Das Vergnügungszentrum an der Talstation

Mit der Veränderung der Grundstruktur des Fremdenverkehrs in Königswinter, vor allem durch die Zunahme des Ausflugsverkehrs, vollzog sich ein Wandel im Dienstleistungsgewerbe. Hierzu zählt die Entstehung eines besonderen Vergnügungsviertels rund um die Drachenfels-Bahnstation.

Die drei Restaurationsbetriebe mit angeschlossenen Tanzsälen sind für ca. 1180 Gäste eingerichtet. An gewöhnlichen Wochentagen im Sommer tummeln sich hier täglich 1500 bis 1800 Menschen; an Wochenenden während der Ferienzeit sind es sonntags über 5000. Die Tanzkapellen spielen an schönen Tagen während der Saison ohne Unterbrechung. Als besonders günstig für das Geschäft wirkt sich dabei die enge Nachbarschaft dieser Etablissements aus, die es den Besuchern gestattet, in Muße von einem zum andern zu gehen. Zwei dieser Vergnügungsstätten besaßen vor dem Krieg noch einige Hotelzimmer; inzwischen haben sie das Café und den Tanzsaal erweitert und benutzen den Hoteltrakt als Unterkunft für das Personal. Der Grund für diese Entwicklung war der mit dem wachsenden Ausflugsverkehr steigende Personalbedarf, der die Besitzer angesichts des Arbeitskräftemangels dazu bewog, für das Personal in dieser Weise zu sorgen. Gleichzeitig wird hieraus ersichtlich, auf welchem Sektor der Touristik man in Zukunft den größten Gewinn erhofft. Rund um diese Vergnügungsstätten scharen sich zahlreiche Souvenir-, Vergnügungs- und Imbißstände, die alle von ihrer Ballung sowie von ihrer Lage am Zugang zum Drachenfels profitieren.

An das Vergnügungsviertel schließt sich im Westen das Stadtzentrum mit der Masse der Hotels und Pensionen an, deren Zahl in den letzten Jahrzehnten bemerkenswert konstant geblieben ist – seit 1927 ist nur ein Hotel hinzugekommen –, wenn sich auch ihre Funktion deutlich gewandelt hat (Beil.), wobei sich zwischen den Hotels am Rheinufer und denjenigen in der Stadt deutliche Unterschiede ergaben.

Die Fremden-Etablissements innerhalb der Stadt

Die Hauptstraße und die Drachenfelsstraße bilden die Achse, um die sich die meisten dieser Etablissements gruppieren. Eine Ausnahme bilden die alteingesessenen Hotels und Gaststätten an der Zufahrt zum Bahnhof. In der Bahnhofstraße finden sich deutliche Anzeichen der Stagnation, ja, wie sich bei einem Vergleich einer Kartierung von 1965 mit den Adreßbuchangaben von 1927 ergab, sind hier inzwi-

schen 2 Restaurants und 1 Hotel verschwunden. Diese Entwicklung im Norden der Stadt erklärt sich aus dem Bedeutungsschwund, den die Eisenbahn im Ausflugsverkehr erlitten hat. Die einstige Standortgunst verlor sich mit dem Wechsel in der Verkehrsart. Durch ihre Nachbarschaft zur Schnellstraßen-Auffahrt mag sich eine Verbesserung der Situation ergeben.

Der wachsende Automobilverkehr blieb ebenfalls nicht ohne Folgen für die Hotels in den anderen Straßen der Stadt; diese Straßen sind so schmal, daß man sie nur im Einbahnverkehr benutzen kann. Da sie keinerlei Parkmöglichkeiten bieten, hat sich die Wettbewerbslage des hier befindlichen Fremdenverkehrsgewerbes verschlechtert. Die größten Schwierigkeiten in dieser Hinsicht ergeben sich in der Hauptstraße, an der sich die meisten dieser Betriebe befinden; die Hotels hier konnten bisher alle Krisen durch die Anpassung an die wechselnde Art des Reiseverkehrs und an die sich wandelnde Struktur ihrer Gäste überwinden.

Verglichen mit den Hotels am Rheinufer sind diese Gaststätten und Hotels aber von jeher bescheidenere Unternehmen gewesen¹²⁷. Durch geringere Investitionen, bescheideneren Service (keine Leseräume, Gesellschaftszimmer und Ballsäle) und damit geringere feste Unkosten können sie preisgünstigere Tarife anbieten. In ihrer Einrichtung und in der Raumaufteilung sind sie ganz dem Geschmack des Gastes aus dem unteren Mittelstand der Zeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts angepaßt.

Mit der alle Gesellschaftsschichten betreffenden Hebung des Lebensstandards wuchsen die Anforderungen an die Dienstleistungen; aus diesen höheren Anforderungen und einem Wandel im Geschmack erwuchs die Notwendigkeit kostspieliger Investitionen. Alle aufgesuchten Hotels wiesen jüngere Renovierungen und Modernisierungen auf. Zeitgemäße Treppen, Cocktailbars, moderne Beleuchtungsanlagen usw. gehören zur modernen Ausstattung ebenso wie Badezimmer und Zentralheizungen, deren Einbau die höchsten Kosten verursachte. Einige Häuser versuchen die traditionelle Atmosphäre einer rheinischen Gaststube zu erhalten; die meisten entscheiden sich jedoch für einen „international modernen“ Stil. Zwei Hotels aus der traditionellen Gruppe bemühen sich um einen persönlichen Stil im Service, selbst auf das Risiko geringerer Verdienstspannen hin. Wegen ihrer beschränkten Bettenkapazität (unter 25) sind sie für die Aufnahme von Reisegesellschaften nur wenig geeignet und haben sich daher vorwiegend der Aufnahme von Privatgästen bzw. von Geschäftsreisenden gewidmet.

Die weitaus meisten Hotels waren jedoch auf Reisegesellschaften eingestellt. In welchem Maße sie von diesen Gruppen abhängig sind, ließ sich leider nur den im Gespräch gemachten Schätzungen entnehmen, die jedoch nahezu übereinstimmen: „Ungefähr 80 %“, „nahezu drei Viertel“, „fast alle“. Der feste Kontrakt mit einem Touristikunternehmen bietet den Hotelbesitzern größere Sicherheit, da sonst die Gefahr besteht, nur verbleibende Restgruppen von Gesellschaften und diese nur an besonders geschäftigen Tagen zu erhalten. Gerade bei Familienunternehmen machte sich das Streben nach derartiger Sicherheit bemerkbar, da sie offenbar im Gegensatz zu den zu Kapitalgesellschaften gehörenden Häusern über keine nennenswerten

finanziellen Rücklagen zum Ausgleich größerer Schwankungen der Einkünfte verfügen.

Fünf Hotels, die durch das Ableben des ursprünglichen Besitzers oder durch dessen Geschäftsaufgabe von Brauereien übernommen wurden, sind weitgehend auf Schankbetrieb umgestellt worden. Die Brauereien sind bereit, die Hoteltrakte zu verpachten, konnten jedoch bisher keine Interessenten finden.

Der Wechsel vom Beherbergungsbetrieb zum Restaurationsbetrieb bzw. Café blieb nicht auf diese Gruppe von Hotels beschränkt. Die starken Schwankungen der Übernachtungszahlen und die im Gegensatz dazu anschwellenden Zahlen an Ausflugsgästen führten alleine auf der Hauptstraße zur Schließung von vier Hotels seit 1927, während weitere vier Hotelbetriebe sich auf die Verpflegung der Ausflugsgäste umstellten¹²⁸. In zwei weiteren Hotels waren Fremdenzimmer der Einrichtung eines zusätzlichen Gastraumes sowie eines Cafés zum Opfer gefallen. Allen Hotels sind Restaurationsräume bzw. Bars angeschlossen, deren Kapazität zwischen 40 und über 200 Gästen schwankt.

Die Gründung von Privatpensionen

Die Gründung von Pensionsbetrieben scheint in einem gewissen Zusammenhang mit dem Nachkriegstrend zu ungezwungenen Gesellschaftsformen und salopperer Kleidung zu stehen. Es handelt sich dabei um große Privathäuser bzw. Apartmentblocks, in denen gelegentlichen Gästen nur Übernachtungsmöglichkeiten, jedoch keine Mahlzeiten geboten werden. Da auch die Werbungskosten gering gehalten bzw. teilweise in Zusammenarbeit mit dem städtischen Verkehrsverein gehandhabt werden, sind die fixen Unkosten relativ minimal. Da sie schnell disponieren können und geringere Tarife bieten, erfreuen sie sich zunehmender Beliebtheit unter den Gästen. Bis auf zwei Ausnahmen sind alle diese Pensionen seit 1927 entstanden. Ihrer Entstehung aus dem Wohnhaus entsprechend, befinden sich die meisten von ihnen in den engen Seitenstraßen der Stadt (vgl. Beil.).

Die Rheinfront

Es wurde bereits angedeutet, daß die Rheinfront-Hotels eine Sondergruppe darstellen. Mit der andersgearteten Hotelklasse sind auch andere Anpassungsprobleme verbunden. Die fünf Hotels am Rheingestade sind größer; bis auf eins weisen sie alle über 30 Zimmer auf, wobei das größte über 100 Fremdenzimmer verfügt. Alle stammen aus dem vorigen Jahrhundert und lassen in Stil und Grundriß schon erkennen, daß sie ursprünglich für begüterte Gäste geplant waren¹²⁹. Seit ihrer Erbauung haben sich jedoch die Anforderungen des Publikums an die geschmackliche und die technische Ausstattung von Hotels gewandelt. Der Wunsch nach Luxus, wie er sich einst in weiträumigen Gesellschaftszimmern, kostbarer Ausstattung und einem aufwendigen Personalapparat äußerte, ist dem Bedürfnis nach Komfort gewichen, das vom separaten Bad bis zum Radio und Telefon reicht¹³⁰. Diese Hotels sind daher gegenwärtig gleichzeitig bei hohen laufenden Betriebskosten, steigenden Löhnen und hohen Renovierungskosten besonderen Belastungen ausgesetzt¹³¹.

Der Wunsch nach größerem Komfort und moderner Ausstattung zwingt die Besitzer zu beträchtlichen innenarchitektonischen Veränderungen, zu neuer Raumaufteilung, zu neuen Bodenbelägen, Beleuchtungskörpern, Möbeln und anderem raumgestaltenden Zubehör. Der Grad der Umgestaltung scheint von den finanziellen Mitteln des Besitzers und ferner davon abzuhängen, ob er unter den Hotels erster Klasse wettbewerbsfähig bleiben möchte. In den Fällen, in denen die Investitionen nur zögernd durchgeführt waren und die Ausstattung entsprechend zurückgeblieben war, sahen sich die Hotels zu niederen Tarifen veranlaßt. Die Renovierungen bereiteten allen Hotels Schwierigkeiten, die sie im Verein mit dem sich wandelnden Fremdenverkehr vor schwerwiegende Probleme stellten.

Die Folge davon war, daß seit Kriegsbeginn vier Hotels an der Rheinfront aufgegeben wurden, unter ihnen zwei, die zum höchsten Standard in Königswinter gehörten. Drei von ihnen erlitten durch Bombenangriffe schwere Schäden und wurden von ihren Besitzern nicht wieder aufgebaut. In einem Fall wurde nur das Erdgeschoß wiederhergestellt, das heute als Café dient und seinem Besitzer offensichtlich genügend Gewinn einbringt. Das vierte wurde von der Bundesregierung seinerzeit beschlagnahmet und ist noch nicht wieder freigegeben worden. Die Grundstücke der anderen beiden ehemaligen Hotels dienen heute als Grünanlage bzw. als Parkplatz für Personenwagen. Bis auf eine Ausnahme haben sich die ursprünglichen Besitzer aller vier Hotels von ihrem Gewerbe zurückgezogen. Nach verschiedenen Auskünften lag der Hauptgrund für die Aufgabe in der zu geringen Kapitalreserve. Dies rückt vielleicht die Frage nach der Rentabilität der großen Hotels in Königswinter in das rechte Licht. Mit dem Verschwinden der vier Hotels erhielt auch die seit dem vorigen Jahrhundert bekannte Rheinfront der Stadt empfindliche Lücken.

Die nach dem Krieg wiedereröffneten Hotels am Rheinufer suchten einen Ausweg in einem weit gefächerten Dienstleistungsangebot. Große Ballsäle und Salons wurden in Konferenzräume verwandelt. Diese lockten die Wirtschaft und andere, den Kontakt mit Regierungskreisen schätzende Interessengruppen mit ihren Tagungen usw. in das nahe Königswinter. Die bis in die 20er Jahre nur für Dauergäste reservierten Kaffeestuben zweier Hotels sind nunmehr für den Publikumsverkehr geöffnet. Auskünften zufolge haben Autoradio und zunehmende Reisegeschwindigkeit den Wunsch nach Hotelkonzerten und Musikabenden verdrängt.

In einem Fall ist man dem Wunsch nach feudalen Frühstückten und erlesenen Dinners nachgekommen mit dem Erfolg, daß sich das winterliche Restaurationsgeschäft vorteilhafter als das sommerliche Hotelgeschäft erwies. Dies darf als ein besonders eindrucksvolles Beispiel für die Stellung und zugleich auch für die Möglichkeiten der traditionsreichen Gastronomie Königswinters im Bonner Raum gewertet werden.

Aber abgesehen von diesem speziellen Fall leben die übrigen Hotels heute noch weiterhin in der Hauptsache von der Sommersaison. Viele Gäste werden durch Werbemittel oder mit Hilfe von Vorausbuchungen gewonnen. Zwischen den Hotels und den verschiedenen Verkehrsträgern und Reiseunternehmen bestehen Absprachen, die auf eine Werbung zu gegenseitigem Vorteil abzielen. Obgleich man dem

privaten Gast den Vorzug gibt, ist man auf Buchungsaufträge von seiten der Reisebüros und Reiseunternehmen angewiesen, bis auf die eine oben erwähnte Ausnahme. Drei Hotelbesitzer gaben an, daß nur eine Minderheit ihrer Hotelgäste sich aus organisierten Gesellschaften rekrutierte. Das am wenigsten renovierte vierte Hotel arbeitet ausschließlich mit Reiseunternehmen zusammen.

Der Fremdenverkehr als Wirtschaftsfaktor für Königswinter

Die Auswirkung auf den Arbeitsmarkt

Da die Angaben über die Gesamtsumme der Geldausgaben aller Touristen nicht erhältlich sind, muß auf verlässlich erscheinende Schätzungen zurückgegriffen werden. Der Direktor des Verkehrsvereins schätzt sie auf 12 bis 15 DM pro Ausflugs-gast. Da jährlich zwischen 2 500 000 und 3 000 000 Gäste Königswinter besuchen, dürften sich die Gesamteinkünfte aus dem Fremdenverkehr auf 30 bis 45 Mill DM belaufen, wobei die beträchtlich höheren Einnahmen aus Übernachtungen nicht berücksichtigt sind.

In welchem Maße die Bewohner der Stadt von diesen Einkünften abhängig sind, hängt davon ab, in welcher Weise sie mit dem Fremdenverkehr verbunden sind. Unabhängig vom Tourismus sind die 1412 Beschäftigten¹³² der bereits erwähnten Motorradfabrik¹³³ sowie die 386 in anderen industriellen Unternehmen (darunter eine Elektrofirma, einige Bootsbaubetriebe und eine Wein- und Spirituosenfabrik) Beschäftigten¹³⁴.

Andere Berufsgruppen sind entweder direkt oder indirekt vom Fremdenverkehrsgewerbe abhängig, jedoch in einem recht unterschiedlichen Grad¹³⁵. Direkt abhängig von ihm sind die Besitzer von Hotels, Gaststätten, Pensionen, Restaurants und Cafés sowie deren Angestellte; ferner die Besitzer von Souvenir- und Vergnügungsständen an den Parkplätzen und entlang dem Weg zum Drachenfels. Von diesen 19 Ständen aller Art stammen zwar viele aus der Vorkriegszeit, ihre Zahl hat sich jedoch seit 1945 beträchtlich vermehrt. Sie werden von Privatpersonen unterhalten, was sich positiv im Hinblick auf ihre Flexibilität auswirkt, wegen des saisonal begrenzten Geschäftes aber auch finanzielle Nachteile in sich birgt. Nachfragen ergaben, daß einige außerhalb der Saison von der Sozialversicherung unterstützt werden, während andere sich bei lokalen Industrie- und Handelsbetrieben verdingen.

Die Besitzer größerer Fremdenverkehrsunternehmen scheinen in den Wintermonaten kein zweites Einkommen zu beziehen; diejenigen, die ihren Betrieb für einige Zeit schließen, bereiten sich dann auf die nächste Saison vor; sie führen Renovierungs- und Reparaturarbeiten durch, planen bestimmte Unternehmungen für den Sommer und bewerben sich um Personal für die Saison. Damit bieten sie einigen Handwerkern und Arbeitern der Stadt Beschäftigung, wenn diese auch in der Hauptsache außerhalb von Königswinter im Bonner Bereich Arbeit finden und die winterlichen Reparaturarbeiten in Königswinter nur als Nebeneinkunft werten.

Der Anteil der aus Königswinter stammenden Beschäftigten im Fremdenverkehrsgewerbe ist ständig zurückgegangen. Viele nahmen in der einheimischen verarbei-

tenden Industrie eine Beschäftigung auf oder pendeln nach Bonn ¹³⁶. Nach zwei Schätzungen sind nur 10 % oder 20 % der im Fremdenverkehrsgewerbe beschäftigten Lohnempfänger auch in Königswinter ansässig; die meisten von ihnen gehören zur Stammbesellschaft der durchgehend geöffneten Hotels. Viele Einheimische treffen lose Abkommen als Aushilfskräfte während der Hochsaison, unter ihnen in der Hauptsache Hausfrauen, die auf diese Weise das Familieneinkommen zu vermehren trachten. Die Mehrzahl der Beschäftigten gilt als nicht ansässig. Viele unter ihnen kehren regelmäßig im Frühjahr nach Königswinter zurück, nachdem sie die Wintersaison in Bayern, in der Schweiz oder in Österreich verbracht haben ¹³⁷.

Auswirkungen auf Einzelhandel und Gewerbe

Unter den 6 Souvenirläden der Stadt finden sich 5, die außer Souvenirs auch andere Waren anboten, darunter Photoausrüstungen, Spielsachen, Seifenartikel, Parfüms und bestimmte Kleidungsartikel ¹³⁸. In einem dieser Läden wurden zusätzlich Briefmarken, in einem anderen Konditorei-Erzeugnisse feilgeboten, während einem dritten ein Friseursalon angeschlossen war. Die zusätzlichen Dienste werden außerhalb der Saison der einheimischen Bevölkerung angeboten. In stärkerem Maße abhängig vom Saisonbetrieb sind die am Zugangsweg zum Drachenfels ansässigen Photographen, deren Wintereinkünfte aus Gelegenheitsarbeiten bzw. aus der Sozialversicherung stammen.

Als indirekt abhängig vom Fremdenverkehr erweisen sich viele Branchen des Einzelhandels in Königswinter. Die zwei Apotheken verzeichneten durch den Verkauf von Parfüms und Medikamenten an Touristen eine Umsatzsteigerung; bei Kälteeinbrüchen konnten in Textilgeschäften größere Posten Strümpfe, Schals und sogar Regenschirme abgesetzt werden, und auch bei schönem Wetter ließen sich Badesachen gut an. Da eine steigende Zahl von Besuchern sich selbst versorgt und die eingekauften Lebensmittel auf den Bänken am Rheinufer oder im Wald verzehrt, profitieren auch die einheimischen Lebensmittel- und Delikatessegeschäfte sowie die Bäcker vom Fremdenverkehr.

Teilweise vom Tourismus abhängig sind die Zeitschriften- und Schreibwarenhandlungen. Vielfach werden Füllhalter und Tintenkulis zusammen mit Post- und Andenkenkarten erworben. Zwei Zeitschriftenläden führten ein solch umfangreiches Sortiment an ausländischen Zeitungen und Zeitschriften, daß sie nicht allein auf den einheimischen Bedarf abgestimmt sein konnten. In einem dieser Läden wurde im Jahr 1964 die folgende Zahl verschiedener Zeitungen und Zeitschriften verkauft:

	Zeitungen	Zeitschriften
USA und Ver. Königreich	7	6
Niederlande	3	2
Belgien	3	—
Frankreich	3	3
Italien	1	2

Betrachtet man den über das Jahr 1964 verteilten Umsatz, so läßt sich ein Zu-

sammenhang mit der Fremdenverkehrssaison unschwer erkennen (s. Abb. 12). Die Zeitungen und Zeitschriften aus Belgien und den Niederlanden waren nur in den

Ausgabeländer:

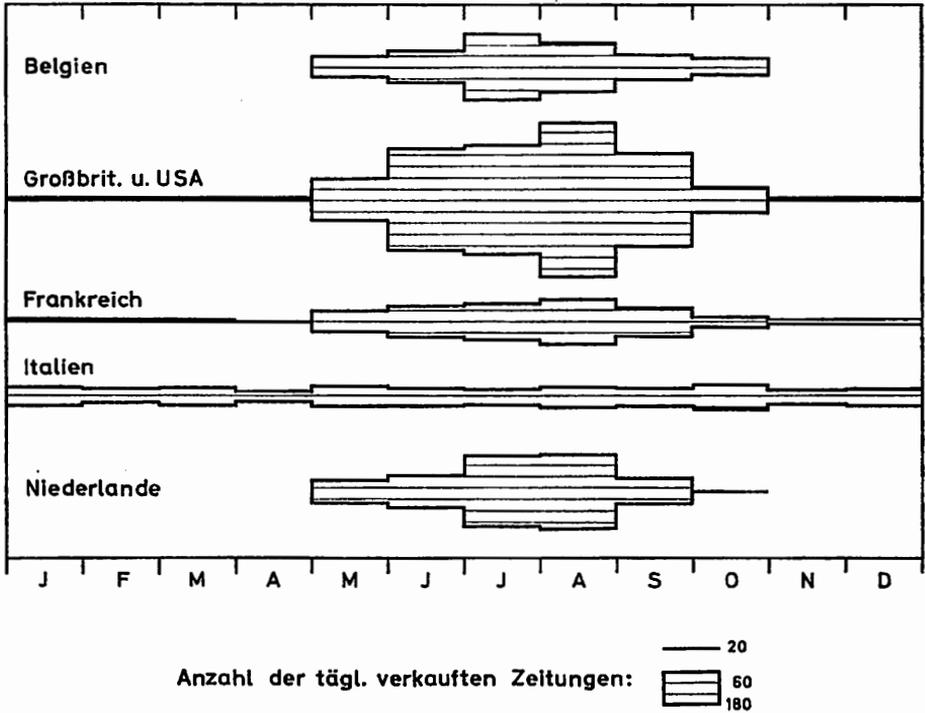


Abb. 12: Verkauf ausländischer Zeitungen und Zeitschriften in einem Zeitungsgeschäft in Königswinter (1964). Allein die italienischen Zeitungen zeigen keine Schwankungen, da sie nicht mit dem Fremdenverkehr in Beziehung stehen.

Monaten Mai bis Oktober verlangt; diejenigen aus den übrigen oben aufgeführten Ländern wurden zwar das ganze Jahr über geführt, während des Winterhalbjahres wurde jedoch nur ein Bruchteil ihres sommerlichen Umsatzes erreicht, womit die Korrelation zwischen Umsatz und Tourismus ersichtlich wird. In den Wintermonaten waren englische und französische Zeitungen nur bei Einheimischen gefragt, die sich über die Vorgänge in diesen Ländern zu informieren wünschten. Der Verkauf italienischer Zeitungen ist weniger schwankend, da diese von Gastarbeitern gelesen werden, die Arbeitskontrakte über einen längeren Zeitraum besitzen.

Schließlich muß auch ein Teil der städtischen Angestellten in einem indirekten Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr betrachtet werden. Maßnahmen der Straßenausschmückung und der Landschaftsgestaltung am Rheinufer und im Bereich des Schwimmbades werden stets in Hinblick auf den Fremdenverkehr durchgeführt. Als

weiteres auf den Fremdenverkehr abgezieltes Planungsunternehmen sei an die Verwandlung eines großflächigen Hotelgrundstückes am Rheinufer in eine Parkanlage erinnert. Die Unterstützung des städtischen Verkehrsvereins und dessen wachsende Bedeutung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs wäre ein weiteres Beispiel für städtische Initiative auf diesem Gebiet. In Zukunft dürfte sich die Zusammenarbeit zwischen Fremdenverkehrsgewerbe und Stadtverwaltung noch intensiver gestalten.

Zusammenfassung

Diese Untersuchung über Königswinter als Fremdenverkehrszentrum ist insofern bedeutsam, als sie zahlreiche wirtschaftliche, politische und soziale Entwicklungstendenzen der letzten zwei Jahrhunderte und deren Auswirkungen auf das europäische Fremdenverkehrsgewerbe widerspiegelt. Die Kontinentreisen der englischen Aristokratie lösten die ersten Ansätze eines Fremdenverkehrs in Königswinter aus. Die sich zuerst in Britannien und dann auch auf dem Kontinent vollziehenden industriellen und technischen Entwicklungen brachten einer breiteren Gesellschaftsschicht so viel Wohlstand, daß auch sie am Reisen interessiert und auch finanziell dazu in die Lage versetzt wurde. Das Anwachsen der Touristenzahl in Königswinter während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ließ einige auf dem Fremdenverkehr basierende Dienstleistungsbetriebe entstehen. Diese wiederum verstärkten das Ansehen der Stadt als Fremdenverkehrsort, da sie den Besuchern des Siebengebirges die Annehmlichkeiten eines hochentwickelten Fremdenverkehrsservice boten. Durch die Reisegewohnheiten der Aristokratie und des reichen Bürgertums bildete sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Sommersaison aus. Mit der Hebung des allgemeinen Lebensstandards und der Verbilligung des Reisens durch die Eisenbahn stellte sich auch der Tagesgast mit geringem Einkommen ein. Der Reiseverkehr veränderte das Landschaftsbild. Die Stadt begann über ihre mittelalterlichen Wallanlagen zu wachsen, und durch den Bau von Hotels und den steigenden Rheindampfer-Verkehr wich die unansehnliche Güterumschlagszone am Rheinufer einer gartenarchitektonisch gestalteten Promenade, die stadtwärts ihren Abschluß fand in einer durchgehenden Front von Luxushotels.

Die Wirtschaftskrisen um die Wende des Jahrhunderts und in der Zeit nach dem 1. Weltkrieg wurden staatlicherseits durch Beihilfen und Planungsaktionen abgeschwächt. Höhepunkt dieser Entwicklung bildete die KDF-Reiseorganisation während des Dritten Reiches. Die Nachkriegsentwicklung führte zum wachsenden Einfluß der privat geführten Reiseunternehmen, die Besucher in einem bisher unbekanntem Ausmaß nach Königswinter brachten. Zwischen dem Hotelstandard und dem Grad der Abhängigkeit von solchen Reisegruppen konnte eine reziproke Beziehung aufgedeckt werden, d. h. je höher der Standard, desto geringer die Abhängigkeit von Reisegruppen. Je mehr Menschen auch der niederen Gesellschaftsschichten sich mit der Idee des Reisens befreundeten, desto stärker traten Reiseorganisation und Reiseführung in Erscheinung. Diese Entwicklung spiegelt sich in den seit dem 2. Weltkrieg steigenden Touristenzahlen in Europa. Mit der Ausweitung des moto-

risierten Reiseverkehrs und dem sich wandelnden Prestige europäischer Urlaubsziele vollzog sich in Königswinter eine Schwerpunktsverlagerung auf den Eintagsgast, während die Zahl der übernachtenden Gäste beträchtlichen Schwankungen unterworfen ist. Diese Verlagerung zeichnete sich zwar schon vor dem Kriege ab, doch die Nachkriegsentwicklung im Fremdenverkehrsservice der Stadt läßt erkennen, daß die notwendig gewordene Beseitigung von Kriegsschäden als Anlaß diente, sich der veränderten Fremdenverkehrssituation anzupassen. Anzeichen hierfür im Stadtbild von Königswinter sind: Die Verminderung der Zahl erstklassiger Hotels, die Modernisierung der verbliebenen Hotels dieser Klasse und ihre teilweise Umstellung auf einen der Schnellabfertigung einer großen Zahl von Gästen dienenden Restaurations- und Cafébetrieb; die Schaffung ausgedehnter Parkplätze sowie die wachsende Bedeutung der Souvenirläden, Cafés, Stände, zusätzlichen Schauflächen und Tanzsäle entlang der von den Ausflugsgästen hauptsächlich benutzten Wege.

Mit der Besuchernachfrage nimmt die Zahl der Dienstleistungsträger zu, die direkt oder indirekt von den Geldausgaben der Touristen leben. In Fremdenverkehrsorten mit einer so ausgeprägten Saison wie in Königswinter erhebt sich das Problem der Einkommensschwankungen, die man hier durch ein gemischtes Warensortiment und zusätzliche Dienstleistungen auszugleichen versucht. Viele Einheimische haben sich vom Fremdenverkehr abgewandt und suchen in der wachsenden verarbeitenden Industrie einen Arbeitsplatz, wodurch das Fremdenverkehrsgewerbe sich gezwungen sieht, auf den abnehmenden Strom von Wanderarbeitern zurückzugreifen. Die sich daraus ergebenden hohen Lohnkosten bilden zusammen mit den hohen Renovierungsausgaben das Hauptproblem dieses Gewerbes.

Anmerkungen

1. BÖTTCHER, H. G.: Der Fremdenverkehr des Rheinlandes 1929–1949. Phil. Diss., Köln 1950.
ASSHAUER, R.: Der rheinische Fremdenverkehr. Düren 1934.
GRÜNTAL, A.: Probleme der Fremdenverkehrsgeographie. Phil. Diss., Berlin 1934.
2. CHRISTALLER, W.: Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs. In: Erdkunde IX, 1955.
GRÖTZBACH, E.: Der Fremdenverkehr in den nordwestlichen Kitzbühler Alpen. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft München, LXVIII, 1963.
3. KNEBEL, H. J.: Soziologische Strukturwandlung im modernen Tourismus, Stuttgart 1960, S. 6.
OGILVIE, F. W.: The Tourist Movement. London 1933, S. 4.
4. TREUE, W.: Zum Thema der Auslandsreisen im 18. und 19. Jahrhundert. In: Archiv f. Kulturgeschichte, XXXV, Köln 1953, S. 333.
5. KNEBEL, a.a.O.
6. CHRISTALLER, a.a.O., S. 4.
7. CHRISTL, A.: Statistische und soziologische Untersuchung über den Fremdenverkehr. In: Schriftenreihe des deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Instituts f. Fremdenverkehr an der Univ. München, Nr. 7, München 1957.
8. BÖTTCHER, a.a.O., S. 12.
9. SENF, R. M.: Strukturwandlungen im internationalen Fremdenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg. Phil. Diss., Bonn 1954, S. 4.
10. OGILVIE, a.a.O., S. 4. In Hinblick auf die Campingbewegung mag Punkt 5 angezweifelt werden.
11. Zum Beispiel die wechselnde Haltung der Reisenden in bezug auf das Klima: Zu Beginn dieses Jahrhunderts vermieden europäische Touristen jahreszeitliche Extreme, während bei der heutigen Generation als Folgeerscheinung der Auflockerung gesellschaftlicher Umgangsformen und der wachsenden Beliebtheit sportlicher Betätigung eine gebräunte Haut großes Ansehen verleiht, wodurch die relative Beliebtheit der Erholungsgebiete betroffen wird.
12. Der Zustrom großer Flüchtlingsgruppen seit 1945 läßt selbst dies zweifelhaft erscheinen. Der Sprung in der Einwohnerkurve von Königswinter in den Jahren zwischen 1939 bis 1950 ist wesentlich hierauf zurückzuführen.
13. BÖTTCHER, a.a.O., S. 24.
14. Nach einem Interview mit dem Direktor des städtischen Verkehrsvereins in Königswinter.
15. LANGE, G.: Rangordnungsfragen in der Fremdenverkehrsstatistik. In: Berichte zur deutschen Landeskunde XXVI, 1960/61.
16. SEYDLITZ: Deutschland. Kiel 1964, S. 44.
17. ANDERSON, D. M.: Public outdoor recreational land use with special reference to the river valley lands of the London, Ontario Day-Trip recreational zone. MSc. Thesis, Univ. of W. Ontario 1962, S. 43.
18. Statistisches Jahrbuch f. d. Bundesrepublik Deutschland 1964, S. 38.
19. Rüdeshcim nimmt in bezug auf den Rhein-Main-Raum eine ähnliche Stellung ein, nur daß dessen Bevölkerung nur 2 200 000 beträgt.
20. ANDERSON, a.a.O., S. 111.
21. Die meisten niederländischen Feriengäste in Königswinter gaben als Grund für die Wahl ihres Urlaubsortes die abwechslungsreiche Umgebung an.
22. Der Tagesausflügler wird jedoch mehr von den Wetterbedingungen an seinem Wohnort beeinflusst, da er annimmt, daß sie denjenigen am Ausflugsort ähnlich sein mögen.
23. Vergleichsweise seien folgende phänologische Daten angeführt:

	Apfelblüte	Roggenernte
Hamburg	10.–19. Mai	24.–30. Juli
München	30. April–9. Mai	17.–23. Juli
	(n. Diercke Weltatlas, Ausgabe 1964, S. 23)	
24. Das Siebengebirge, Nr. 14, vom 19. 7. 1930, Königswinter. S. 2.
25. STOYE, J. W.: English Travellers Abroad 1604–1667. London 1952, S. 28.
26. Der im 13. Jahrhundert begonnene Bau des Kölner Doms besteht aus Siebengebirgs-trachyt.

27. Echo des Siebengebirges (in der Folge als E. d. S. zitiert) vom 21. 10. 1896.
28. Ausgestellt im Ernst-Moritz-Arndt-Haus in Bonn und im Siebengebirgsmuseum in Königswinter ist z. B. ein Buch mit Stichen vom Rhein, das 1797 unter dem Titel „Beknoopte Beschrijving van den Rheinstroom“ in Amsterdam erschien.
29. TREVELYAN, G. M.: English Social History, London 1946, S. 383.
30. STOYE, a.a.O., S. 454.
31. CHRISTALLER, W.: (1963).
32. Kölnische Blätter, Nr. 292, vom 21. 10. 1861.
33. E. d. S., a.a.O., vom 21. 10. 1896.
34. HARD, G.: Arkadien in Deutschland. In: Die Erde XCV, 1964.
35. Ernst-Moritz-Arndt-Haus, Bonn.
36. In welcher Weise Künstler und Schriftsteller Erholungsorte populär machen können, läßt sich an einer Reihe südeuropäischer Touristenorte, z. B. St. Tropez, belegen.
37. Der Siegkreis. Die Landkreise in NRW, Reihe A. Nordrhein. Bd. 4, Bonn 1959.
38. Kölnische Blätter vom 15. 8. 1862.
39. 1816 war der Steinbruchbetrieb auf dem Berg verboten. Der Besitzer begann damit, Eintrittskarten an alle Besucher zu verkaufen. Die Schätzungen beruhen auf der Zahl der verkauften Karten.
40. Bonner Wochenblatt vom 2. 10. 1842.
41. Ebda., Ausgabe v. 17. 5. 1839.
42. Adreßbuch für Königswinter Stadt und Land von 1927, S. 3.
43. E. d. S. vom 13. 12. 1902.
44. E. d. S. vom 25. 4. 1953.
45. E. d. S. vom 3. 12. 1894.
46. WILDEN, J.: Hundert Jahre Düsseldorfer Dampfer. Köln/D'dorf 1936, S. 73.
47. Bonner Wochenblatt vom 3. 5. 1890.
48. Ebda. vom 30. 3. 1841.
49. ENNEN, L.: Der Drachenfels und die anziehendsten Punkte im Siebengebirge. Bonn 1852.
50. PRAGER, H. G.: Was weißt du vom Rhein? Stuttgart 1961, S. 5.
51. KNEBEL, a.a.O., S. 20; TREUE, a.a.O., S. 331.
52. E. d. S. vom 22. 9. 1867.
53. ENNEN, a.a.O., S. 67.
54. PUDNEY, J.: Alles inbegriffen. Die Geschichte des Hauses Cook. Stuttgart 1955.
55. Ebda., S. 68.
56. Cooks erster Konkurrent in England gründete sein Reisebüro 1855, in den USA entstand 1858, in Deutschland 1863 das erste Reisebüro.
57. Kölnische Blätter vom 29. 5. 1864.
58. WILDEN, a.a.O., S. 102.
59. PUDNEY, a.a.O., S. 159.
60. CHRISTALLER, 1955, a.a.O., S. 3.
61. E. d. S. vom 23. 4. 1965.
62. Adreßbuch für Königswinter, a.a.O., S. 3.
63. E. d. S. vom 6. 9. 1890.
64. NAPP-ZINN, A. F.: 100 Jahre Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, Köln 1953, S. 11.
65. Anonym: Königswinter sonst und jetzt, Königswinter 1891, S. 41.
66. 75. Jahre bergauf – 1883–1958. S. 24 und 26.
67. E. d. S. vom 13. 7. 1897 und vom 18. 8. 1904.
68. Ebda. vom 23. 8. 1902.
69. Ebda. vom 6. 9. 1890.
70. Königswinterer Zeitung vom 24. 5. 1902.
71. Einer der interviewten Besitzer trug sich noch mit dem Gedanken, die Umbaupläne für diesen Zweck durchzuführen.
72. Im Siebengebirgsmuseum.
73. E. d. S. vom 2. 10. 1899.
74. Ebda. vom 26. 1. 1901.
75. Ebda. vom 12. 10. 1901.

76. Auf der anderen Seite des Rheins, wo Bauland in ausreichender Menge vorhanden war, siedelten sich allerdings mehr an.
77. STANG, F.: Der Rückgang des Weinbaus im Siebengebirge. In: Berichte zur deutschen Landeskunde XXVIII, 1962.
78. E. d. S. vom 14. 6. 1902.
79. Ebda. vom 13. 12. 1902.
80. 50 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland. Bad Godesberg 1954.
81. E. d. S. vom 30. 5. 1917.
82. WILDEN, a.a.O., S. 113.
83. Am 10. 5. 1923.
84. Die Zahnradbahnen waren von 1918 bis 1924 außer Betrieb.
85. E. d. S. vom 8. 6. 1922.
86. So stieg beispielsweise der monatliche Bezugspreis des E. d. S. von 3 Mark im Januar 1921 auf 750 000 000 000 Mark auf dem Höhepunkt der Inflation im Dezember 1923.
87. E. d. S. vom 11. 6. 1924 und vom 8. 9. 1924.
88. NAPP-ZINN, a.a.O., S. 23.
89. E. d. S. vom 7. 4. 1926.
90. Die Sammlung statistischen Zahlenmaterials über den Fremdenverkehr begann 1928, die Zahlen von jenem Jahr enthüllen bereits diesen Trend.
91. GÖLDEN, H.: Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs. Zürich 1939.
92. WILDEN, a.a.O., S. 113.
93. E. d. S. vom 3. 6. 1929.
94. Das Siebengebirge, a.a.O., Nr. 10 vom 21. 6. 1930 und Nr. 23 vom 20. 12. 1930.
95. Ebda. Bd. 2, Nr. 2, vom 30. 5. 1931.
96. WILDEN, a.a.O., S. 23.
97. Mussolini hatte bereits eine ähnliche Organisation in Italien gegründet, die sich *Dopolavoro* nannte.
98. Zitiert nach einer Ansprache des ersten KdF-Leiters Horst Dressler-Andress vor dem Weltkongreß für Entspannung und Erholung in Hamburg im Jahr 1936. In: Der Spiegel vom 18. 7. 1956.
99. Ebda., S. 24.
100. JÄGER, P.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs. Phil. Diss., Nürnberg 1935.
101. Zitiert in E. d. S. vom 24. 1. 1953.
102. BÖTTCHER, a.a.O., S. 19.
103. E. d. S. vom 30. 4. 1938.
104. Gegründet 1910. Beschäftigte 1933: 75; 1938: 410.
105. NAPP-ZINN, a.a.O., S. 42.
106. GRÖTZBACH, a.a.O., deckte die gleiche Entwicklung in seiner Studie aus Tirol auf.
107. E. d. S. vom 26. 11. 1955.
108. MARKOS, B.: Zur strukturellen Gestaltung des Fremdenverkehrs. In: The Tourist Review XVIII, Nr. 2, Bern 1963, S. 50.
109. Nach einer Äußerung auf dem Deutschen Fremdenverkehrstag 1956, zitiert in KNEBEL, a.a.O., S. 74.
110. Eines der größten deutschen Reiseunternehmen, Touropa, beförderte 1964 ca. 17% seiner 400 000 Kunden mit dem Flugzeug; 1965 rechnete man mit 30%. Eine große deutsche Luftchartergesellschaft (LTU) beförderte 1962: 28 500, 1963: 66 700, 1964: 77 000 Kunden. Nach: Der Spiegel vom 31. 3. 1965.
111. CHRISTALLER, 1955, a.a.O., S. 6. In Australien mag der Tourismus noch nicht ins Massenstadium eingetreten sein, wo dies augenfällig wird.
112. Zitiert in E. d. S. vom 12. 1. 1957.
113. Ebda. vom 31. 1. 1959.
114. Verwaltungsbericht der Stadt Königswinter 1961.
115. Die französischen Touristen bevorzugten die weiter südlich gelegenen Rheintalorte, während die Besucher aus Amerika wegen persönlicher Kontakte mit dem Raum zwischen Frankfurt und Heidelberg mehr Boppard und Rüdesheim bevorzugen.
116. Dieser Prozentsatz ergibt sich aus der Division: Zahl der vorhandenen Betten durch Zahl der registrierten Gäste.
117. GÖLDEN, a.a.O.; GRÖTZBACH, a.a.O. – RUPPERT, K.: (1962).

118. Die ersten und letzten Eintragungen in zwei Hotels, die von November bis April geschlossen hatten, bezogen sich auf folgende Daten: (i) 20. 4. 1964.—4. 10. 1964. (ii) 2. 5. 1964.—5. 10. 1964.
119. Geschätzt auf 250 000 für Bonn-Bad Godesberg.
120. Wenn mindestens 5 Personen eine Fahrkarte gekauft haben, wird die Bahn in Betrieb gesetzt.
121. Dies war eine der Hauptschwierigkeiten für Hahn in seiner Arbeit über die westdeutschen Fremdenverkehrszentren. — HAHN, H.: (1958).
122. Ein Vergleich der monatlichen Zahlen über einen Zeitraum von mehreren Jahren (Abb. 8) beweist, daß ein ungewöhnlich warmer Mai den Beginn der Saison 1964 beschleunigte.
123. Diese Angabe beruht auf persönlichen Beobachtungen und auf Auskünften einiger interviewter Personen. Die englischen Gäste paßten in kein Schema: Durch die längere Anreise und durch verschiedene lange Reiseunterbrechungen kamen sie zu ganz verschiedenen Zeiten in Königswinter an.
124. Grobe statistische Unterlagen basierten auf der pro Zug verkauften Kartenzahl, heute werden die verkauften Karten jeweils für alle Züge gezählt, die innerhalb einer halben Stunde abfahren.
125. Reguläre Busfahrten werden von Königswinter aus nach einer Vielzahl von Städten und Landschaften durchgeführt; einige Halbtagsfahrten werden auch von Ausflugs- gästen wahrgenommen, während alle längeren Touren nur von den übernachtenden Gästen belegt werden.
126. Ob diese Stichprobenzählungen unter normalen sommerlichen Wochenendbedingungen durchgeführt wurden, läßt sich nur schwer abschätzen. Das an allen drei Tagen vorherrschende unbeständige Wetter spricht dagegen, weswegen die erhaltenen Zahlen unter dem Durchschnitt liegen dürften.
127. Die Zimmerkapazität liegt unter 40, d. h. viele Betriebe haben selbst weniger als 20.
128. Für diesen Trend gibt es eine Ausnahme: ein Café richtete im oberen Stockwerk Hotelzimmer ein.
129. Zwei dieser Hotels sind der International Hotels Association angeschlossen, deren Mitglieder bestimmte Normen für Zimmerausstattung und Dienstleistungen erfüllen müssen.
130. Vgl. MARKOS, a.a.O., S. 53.
131. BÖTTCHER, a.a.O., schätzt die Fixkosten auf 60–70 % der Gesamtkosten bei großen erstklassigen Hotels.
132. Nur die Hälfte von ihnen sollen in Königswinter ansässig sein.
133. Der Siegkries, a.a.O., S. 86.
134. Die letztgenannten gaben eine „gewisse“ Abhängigkeit vom lokalen Fremdenverkehr an.
135. Die Expansion der Stadt und die Schaffung des Naturschutzgebietes Siebengebirge haben die Einkünfte aus der Landwirtschaft stark beeinträchtigt; durch die ständigen geringen Einnahmen ist nach Stang (a.a.O.) die Aufgabe des Weinbaus mit verursacht worden.
136. Drei Hotelbesitzer, die seit der Zwischenkriegszeit Hotels leiten, gaben an, daß sie bis in die Nachkriegszeit auf einheimische Saisonkräfte zurückgreifen konnten, dies sei jedoch nach 1950 kaum mehr möglich gewesen.
137. RUPPERT zeigt in seiner Arbeit über den Tegernsee in Südbayern (a.a.O.), daß dort die Kurve der im Fremdenverkehr Tätigen zwei Maxima aufweist.
138. Die Souvenirs produzierende Industrie war nicht auf Königswinter beschränkt, sie befindet sich unter der Kontrolle großer Konzerne, die für den nationalen, wenn nicht internationalen Markt produzieren.

Die nach Abschluß dieser Arbeit erhaltenen Informationen bestätigen viele Schlußfolgerungen dieser Arbeit.

Die Zahl der Übernachtungen sank auf 206 410 im Jahr 1965; um diesen Trend aufzuhalten, führte der städtische Verkehrsverein die Pauschalreise ein. Der Gast muß mindestens 7 Tage in Königswinter bleiben, wenn er in den Genuß des Vorzugstarifs dieser Pauschalreise gelangen will. In dem Pauschalpreis sind Unterbringung, Essen und einige Ausflugsfahrten inbegriffen; spezielle Preisermäßigungen werden für die Zeit vom 1. Januar bis zum 14. Juni (Vorsaison) und vom 16. September bis 31. Dezember (Nachsaison) eingeräumt.

Literaturverzeichnis

1. ANDERSON, D. M.: Public outdoor recreational land use with special reference to the river valley lands of the London, Ontario Day-Trip recreational Zone. M. Sc. Dissertation, Univ. of W. Ontario, Canada 1962.
2. ASSHAUER, R.: Der rheinische Fremdenverkehr. Düren 1934.
3. BERNECKER, P.: Grundlagenlehre des Fremdenverkehrs. Wien 1962.
4. BÖTTCHER, H. G.: Der Fremdenverkehr des Rheinlandes 1929–1949. Dissertation, Köln 1950.
5. CHRISTL, A.: Statistische und soziologische Untersuchungen über den Fremdenverkehr. Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Univ. München, Nr. 7, München 1957.
6. CHRISTALLER, W.: Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs. Erdkunde, Bd. IX, Nr. 1–4, Bonn, Februar 1955.
7. CHRISTALLER, W.: Wandlungen des Fremdenverkehrs an der Bergstraße, im Odenwald und Neckartal. Geographische Rundschau, Jahrgang 15, Nr. 5, Braunschweig 1963.
8. DIEKMANN, S.: Die Ferienhaussiedlung in Schleswig-Holstein. Schriften des Geographischen Institutes der Univ. Kiel, Heft 3, Kiel 1963.
9. *Direction Générale du Tourisme: Le Tourisme en France 1961.* Publié par le Ministère des Travaux Publics et des Transports, Paris 1962.
10. ENNEN, L.: Der Drachenfels und die anziehendsten Punkte im Siebengebirge, Bonn 1852.
11. GEIGANT, F.: Die Standorte des Fremdenverkehrs, eine sozialökonomische Studie über die Bedingungen und Formen der räumlichen Entfaltung des Fremdenverkehrs. Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Univ. München, Heft 17, 1962.
12. GÖLDEN, A.: Strukturwandlungen des schweizerischen Fremdenverkehrs, Zürich 1939.
13. GRÖTZBACH, E.: Der Fremdenverkehr in den nordwestlichen Kitzbühler Alpen. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft München, Heft 48, 1963.
14. GRÜNTAL, A.: Probleme der Fremdenverkehrsgeographie. Dissertation, Berlin 1934.
15. HAHN, H.: Die Erholungsgebiete der Bundesrepublik. Bonner Geographische Abhandlungen, Heft 22, Bonn 1958.
16. HARD, G.: Arkadien in Deutschland. Die Erde, Bd. 95, Berlin 1964.
17. JÄGER, P.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs. Dissertation, Nürnberg 1935.
18. KNEBEL, H. J.: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart 1960.
19. KOCH, A.: Der Urlaubsreiseverkehr, eine Untersuchung über das Konsumverhalten der Erholungsreisenden 1958. Jahrbuch für Fremdenverkehr, 7. Jahrgang, München 1959.
20. KÜNSTER, K., und SCHNEIDER, S.: Der Siegkreis. Bonn 1959.
21. LANGE, G.: Rangordnungsfragen in der Fremdenverkehrsstatistik. Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 26, Bad Godesberg 1960/61.
22. *Library of Congress, Washington: Outdoor Recreation for America.* 1962.
23. MARKOS, B.: Zur strukturellen Gestaltung des Fremdenverkehrs. Tourist Review, Vol. 18, No. 2, Bern 1963.
24. NAPP-ZINN, A. F.: 100 Jahre Köln–Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt. Köln 1953.
25. OGLIVIE, F. W.: The Tourist Movement. London 1933.

26. POSER, H.: Geographische Studien zum Fremdenverkehr im Riesengebirge. Abhandlungen der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, math.-phys. Klasse, 3. Folge, Heft 20, Göttingen 1939.
27. PRAGER, H. G.: Was weißt du vom Rhein? Stuttgart 1961.
28. PUDNEY, J.: „Alles inbegriffen“ – Die Geschichte des Hauses Cook. Stuttgart 1955.
29. RUNGALDIER, R.: Fremdenverkehr und Geographie. Der österreichische Betriebswirt, Oktober 1960, 10. Jahrgang, Wien.
30. RUPPERT, K.: Das Tegernseer Tal. Münchener Geographische Hefte 23, Regensburg 1962.
31. SENF, R. M.: Strukturwandlungen im internationalen Fremdenverkehr nach dem zweiten Weltkrieg. Dissertation, Bonn 1954.
32. STANG, F.: Der Rückgang des Weinbaus im Siebengebirge. Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 28, März 1962, Bad Godesberg 1962.
33. STROYE, J. W.: English Travellers Abroad 1604–1667. London 1952.
34. TREUE, W.: Zum Thema der Auslandsreisen im 18. und 19. Jahrhundert. Archiv für Kulturgeschichte, Bd. 35, Köln 1953.
35. TREVELYAN, G. M.: English Social History. London 1946.
36. WILDEN, J.: Hundert Jahre Düsseldorfer Dampfer. Köln und Düsseldorf 1936.

Nachtrag

Arbeiten, die nach Abschluß des Manuskriptes (März 1966) in meine Hände gelangt sind:

1. BAUER, R.: Versuch einer Analyse des Ausländerfremdenverkehrs in der Bundesrepublik im Jahre 1964. Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Arbeiten, Bd. 5, 1966, S. 163–170, Nürnberg 1966.
2. GILBERT, E. W.: The Holiday Industry and Seaside Towns in England and Wales (ebda).
3. JÜLG, F.: Praktische Hinweise für wissenschaftliche Arbeiten in der Fremdenverkehrsgeographie. Scheidl Festschrift, Wien 1965.
4. RITTER, W.: Fremdenverkehrsgebiete in Europa. Scheidl Festschrift, Wien 1965.
5. RITTER, W.: Fremdenverkehr in Europa. Leiden 1966.
6. RUNGALDIER, R.: Der Fremdenverkehr in Jugoslawien (ebda).
7. SCHULZ, A.: Der Fremdenverkehr im Naturpark Siebengebirge. Landschaftsverband Rheinland. Beitr. z. Landesentwicklung 8. 1. Köln 1969. (Nachtrag der Schriftleitung).



Bild 1: Blick auf Königswinter (im Vordergrund), Rhein und Drachenfels (Foto freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. 05/1691).

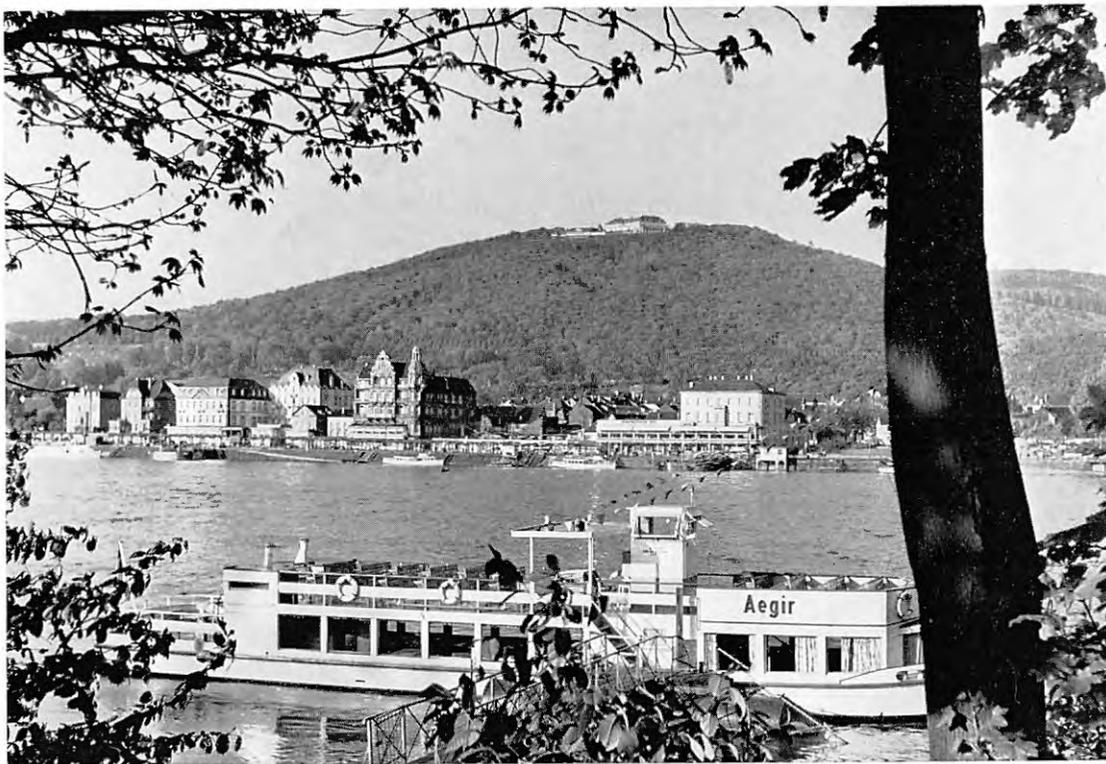


Bild 2: Blick von Mehlem auf Königswinter und Petersberg (Foto Menzen, Bad Godesberg).

