

Rhein, Romantik, Reisen.
Der Ausflugs- und
Erholungsreiseverkehr
im Mittelrheintal im Kontext
gesellschaftlichen Wandels
(1890 bis 1970)

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
der
Philosophischen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Bonn

vorgelegt von

Thilo Nowack

aus

Berlin

2006

Angefertigt mit der Genehmigung der
Philosophischen Fakultät der Universität Bonn

1. Gutachter: Prof. Dr. Hans Pohl
2. Gutachter: Prof. Dr. Manfred Groten

Tag der mündlichen Prüfung: 5. November 2003

Diese Dissertation ist auf dem Hochschulschriftenserver der
ULB Bonn (http://hss.ulb.uni-bonn.de/diss_online) elektronisch
publiziert.

Gliederung

1.	Einleitung: zur Untersuchung des Ausflugs- und Erholungsreiseverkehrs im Mittelrheintal im Kontext gesellschaftlichen Wandels (1890-1970)	1
2.	Der Fremdenverkehr im Mittelrheintal bis zum beginnenden 20. Jahrhundert	12
2.1.	Die Anfänge: Rheinromantik, die Engländer, deutscher Patriotismus	12
2.1.1.	Englische Romantik und reisende Engländer	12
2.1.2.	Die deutsche Mythisierung des Rheins zwischen Romantik und Patriotismus	14
2.2.	Voraussetzungen der infrastrukturellen Entwicklung: die verkehrstechnische Erschließung des Mittelrheintales	15
2.2.1.	Die Dampfschiffahrt	16
2.2.2.	Eisenbahnen im Mittelrheintal	19
2.2.3.	Kleinbahnen, Droschkenwesen, weitere außergewöhnliche Transportmittel und Anfänge des motorisierten Straßenverkehrs	22
2.2.4.	Die Bedeutung und nachhaltige Problematik des Verkehrswesens im Mittelrheintal	24
2.3.	Von den Reiseberichten zu den Reiseführern: Reiseliteratur als Indikator für Zunahme und Wandel des Reisens im 19. Jahrhundert	25
2.4.	Die Vielfalt der Reiseformen im 19. Jahrhundert – wer reiste wie?	26
2.4.1.	Die (Bade-)Reise des Adels und ihre bürgerliche Kopie	27
2.4.2.	Die Urlaubsregelungen vor dem Ersten Weltkrieg: Beamte, Angestellte und Arbeiter	32
2.4.3.	Der Ausflugsverkehr	34
2.4.4.	Jugendwanderbewegung und Herbergswesen	37
2.5.	Beginnende Förderung und Organisierung des Tourismus im ausgehenden 19. Jahrhundert	38
2.5.1.	Unternehmerische Initiative: professionelle Reiseorganisationen und Reisevermittlung	39
2.5.2.	Touristische Strukturförderung	40
2.5.2.1.	Maßnahmen der Politik	40
2.5.2.2.	Gründungsphase der örtlichen Verkehrs- und Verschönerungsvereine	41
2.5.2.3.	Der Rheinische Verkehrsverein	42
2.5.2.4.	Weitere Zusammenschlüsse auf regionaler Ebene	46

2.6.	Der Fremdenverkehr im Mittelrheintal von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges: Krise oder struktureller Wandel?	47
2.7.	Zwischenfazit: Entstehung und Wandel des Reise- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein bis zum Ersten Weltkrieg	50
3.	Periode des touristischen Niedergangs: 1914 bis Mitte der 20er Jahre	52
3.1.	Der Erste Weltkrieg als Einschnitt	52
3.2.	Krisenerscheinungen nach dem Ersten Weltkrieg	57
3.3.	Maßnahmen für den Fremdenverkehr – die Politik entdeckt ein neues Arbeitsfeld	68
3.4.	Zwischenfazit: Der Tourismus im Mittelrheintal zwischen Niedergang und Neubeginn	74
4.	Zwischen den Krisen: Mitte der 20er Jahre bis 1932/33	76
4.1.	Veränderte Rahmenbedingungen in der Weimarer Demokratie	76
4.2.	Ansätze zu Neubeginn und Aufschwung in den „Goldenen Zwanzigern“ – quantitative und qualitative Veränderungen im Fremdenverkehr am Mittelrhein	79
4.2.1.	Zum allgemeinen Verlauf des Fremdenverkehrs	79
4.2.2.	Die qualitative Veränderung des Reisens in den „Goldenen Zwanzigern“ und in der Wirtschaftskrise	82
4.2.3.	Anfänge des „Sauftourismus“: Exzesse des Fremdenverkehrs in den 20er Jahren	86
4.2.4.	Verhaltenes Vorgehen gegen die „Auswüchse“ des Fremdenverkehrs	88
4.3.	Anfänge von Professionalisierung und Marketing – Werbung und Großveranstaltungen in den 20er Jahren	89
4.3.1.	Professionalisierung und Ausweitung der Werbung	89
4.3.2.	Die Werbeinhalte: Fortsetzung der Topoi „romantischer Rhein“ und „komm an den deutschen Rhein“	92
4.3.3.	Die ersten „Events“: Großereignisse als Publikumsmagneten	95
4.4.	Organisiertes Reisen, Gruppen- und Pauschalreisen – die Rolle von Reisebüros und anderen Reiseveranstaltern	97
	Einschub: die besondere Stellung Kölns im mittelrheinischen Fremdenverkehr	103
4.5.	Innovation und Ärgernis: KFZ-Verkehr im mittelrheinischen Erholungsverkehr	105
4.6.	Strukturelle Probleme des Reiseverkehrs in den 20er Jahren	112

4.7.	Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise	113
4.8.	Zwischenfazit: Professionalisierung, Modernisierung und erste „massentouristische“ Ansätze in den Jahren der Weimarer Republik	114
5.	Der Fremdenverkehr am Mittelrhein zwischen Kontinuität und Lenkung: 1933 bis 1939	117
5.1.	Veränderung der Rahmenbedingungen	117
5.1.1.	Die Politisierung von Urlaub und Freizeit nach 1933	117
5.1.2.	Veränderungen des sozioökonomischen Umfelds und der gesetzlichen Rahmenbedingungen während des Nationalsozialismus	118
5.1.3.	Die Fremdenverkehrsorganisationen nach 1933	120
5.1.4.	Der Rheinische Verkehrsverband in seiner Mittlerfunktion zwischen NS-Politik und Fremdenverkehrsbranche	123
5.2.	„Kraft durch Freude“ – Planungen und Realisationen	126
5.2.1.	Der organisatorische und ideologische Hintergrund: „Deutsche Arbeitsfront“ und „Kraft durch Freude“	126
5.2.2.	Die Planungen von KdF	127
5.2.2.1.	Das Großprojekt Prora/Rügen	127
5.2.2.2.	Planungen zu Königswinter als KdF-Stadt	129
5.2.3.	Werbefunktion und Realität der KdF-Reisen	130
5.2.4.	KdF und die Fremdenverkehrsbranche	133
5.3.	Der Fremdenverkehr als außenpolitischer Faktor	134
5.4.	Lenkungsmaßnahmen im mittelrheinischen Fremdenverkehr	139
5.4.1.	Ästhetischer Dirigismus – Vorgehen gegen „Lächerlichkeiten“ und Kitsch	140
5.4.2.	Werbung im In- und Ausland	144
5.5.	Ausgrenzung von Juden im mittelrheinischen Fremdenverkehr nach 1933	146
5.6.	Erscheinungsbild und Wandel des Fremdenverkehrs in den 30er Jahren	149
5.6.1.	Der mittelrheinische Fremdenverkehr in Zahlen	149
	Einschub: Probleme der Statistik	149
5.6.2.	Qualitative Veränderungen des Reisens	157
5.6.2.1.	Der Autoverkehr	157
5.6.2.2.	Die Zunahme des Tagesausflugsverkehrs	159
5.6.2.3.	Auswüchse von KdF – „karnevalistischer“ Charakter des Reisens und „Sauftourismus“ am Rhein	161

5.7.	Zwischenfazit: der mittelhheinische Fremdenverkehr zwischen Kontinuität und Dirigismus	166
6.	Krise des Fremdenverkehrs: 1939 bis 1948/50	169
6.1.	Kontinuität und Diskontinuität des Reise- und Ausflugsverkehrs während des Krieges	169
6.2.	Staatliche Lenkungsmaßnahmen und kriegsbedingte Nutzung der touristischen Infrastruktur	173
6.3.	Die Nachkriegszeit	180
6.3.1.	Die Krise nach dem Krieg	180
6.3.2.	Freizeit und Erholung während der Besatzungszeit? – Ansätze zu einer Wiederbelebung des Fremdenverkehrs am Mittelrhein	183
6.3.2.1.	Das Beispiel Bad Godesberg	184
6.3.2.2.	Das Beispiel Königswinter/Drachenfels	185
6.3.2.3.	Der Personenfahrbetrieb der Köln-Düsseldorfer	188
6.3.3.	Wiederaufbau von Verbandsstrukturen und Beginn der Verbandstätigkeit	189
6.4.	Zwischenfazit: Krieg und Nachkriegszeit	192
7.	Aufschwung im „Wirtschaftswunder“	193
7.1.	„Wirtschaftswunder“ und „Wohlstandsgesellschaft“	193
7.1.1.	Strukturelle Voraussetzungen für die Wiederbelebung des Reiseverhaltens: der freie Samstag, Urlaubsregelungen und Verbesserungen der Infrastruktur	194
7.1.2.	Das Konsum- und Reiseverhalten der Bundesbürger in den 50er Jahren	196
7.2.	Aufschwung und Veränderungen des Fremdenverkehrs am Mittelrhein in den 50er Jahren	200
7.2.1.	Quantitative Besonderheiten	202
7.2.2.	Aufgestautes Reisebedürfnis und struktureller Wandel des Reiseverhaltens	205
7.2.2.1.	Der Reiseverkehr aus dem Ausland	208
7.2.2.2.	Deutsche Urlauber	211
7.2.3.	Reiseveranstalter und organisierte (Gruppen-)Reisen	212
	Exkurs: Sozialtourismus	214
7.2.4.	Veränderungen durch das Autoreisen	216
7.2.5.	Camping als neue Reiseform	218
7.2.6.	Andere Reiseverkehrsmittel neben Auto und Bus: Bahn und Schifffahrt	220
7.2.7.	Der Tagesausflugsverkehr	223

7.2.8.	Die Charakteristik des Erholungs- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein von der Währungsreform bis zum Ende der 50er Jahre	225
7.3.	Fremdenverkehrspolitik – die Verbandstätigkeit in den Jahren des „Wirtschaftswunders“	229
7.3.1.	Verschiedene Kooperationen als Grundsatz der Verbandstätigkeit	229
7.3.2.	Schwerpunkte der Verbandsarbeit	230
7.3.2.1.	Fortsetzung der Werbung („äußere Werbung“) mit den gängigen Stereotypen	230
7.3.2.2.	Die „innere Werbung“: „Qualitätssicherung“ und „Stilwahrung“	233
7.3.2.3.	Interessenpolitik: Fahrplangestaltung, Infrastruktur, Sonntagsverkauf und Ferienregelung	237
7.4.	Zwischenfazit: die „Goldenen“ 50er Jahre	239
8.	Veränderungen von den späten 50er bis Ende der 60er Jahre	241
8.1.	Grundvoraussetzungen der Entwicklung seit den ausgehenden 50er Jahren	241
8.2.	Verändertes Reiseverhalten und Marktstrategien der Angebotsseite	242
8.2.1.	Die quantitative Entwicklung: Stagnation	242
8.2.2.	Wandel des Reiseverhaltens	244
8.2.2.1.	„Touristische Diversifikation“: der Campingtourismus	247
8.3.	Reaktion auf den stagnierenden Reiseverkehr: Werbestrategien und Versuche zur Verbesserung des touristischen Angebots	251
8.3.1.	Werbung für das Reisen: die „Schlaumeier“-Aktion	252
8.3.2.	Ansätze zu einer „Professionalisierung“ der Werbung	254
8.3.3.	Versuche zu Modernisierung und Diversifizierung des touristischen Angebots	255
8.3.4.	Organisiertes Reisen am Rhein in den 60er Jahren	259
8.4.	Zwischenfazit: Stagnation des Fremdenverkehrs und Veränderungen der Angebotsstruktur in den 60er Jahren	261
9.	Zusammenfassung	262
10.	Verzeichnis der benutzten Quellen und Literatur	271
	Abkürzungsverzeichnis	300
	Verzeichnis der Tabellen und Diagramme	301
	Anhang	303

1. Einleitung: zur Untersuchung des Ausflugs- und Erholungsreiseverkehrs im Mittelrheintal im Kontext gesellschaftlichen Wandels (1890 bis 1970)¹

„Trotz der kühlen, regnerischen Pfingsttage hat der Fremdenverkehr hier doch die Erwartungen [...] ganz bedeutend übertroffen. Man sieht daraus, wie mächtig der Trieb und das Bedürfnis der Menschen ist, [...] aus der Enge des Alltagslebens in die Weite, in die freie Natur zu streben, um fröhlich mit den Fröhlichen zu sein.[...] Die Hotels und Restaurants in der Stadt konnten sogar zeitweise von Überfüllung reden“.²

So schildert eine Zeitungsmeldung ein Pfingstwochenende am Drachenfels – nicht aber ein erst kürzlich vergangenes, sondern ein Ausflugswochenende, das sich vor rund hundert Jahren abspielte. Schon zu dieser Zeit fand im Mittelrheintal ein reger Urlaubs- und Ausflugsverkehr statt, der den Charakter der zahlreichen kleinen Ortschaften in der Region bis heute prägt. „Romantik“, „Wein“ und „Frohsinn“ sind Schlagworte, die heute genauso wie schon im 19. Jahrhundert untrennbar mit der Vorstellung einer Rheinreise verbunden sind. Hinter diesem konstanten Stereotyp vollzog sich jedoch mit den gesellschaftlichen und politischen Veränderungen vom Kaiserreich bis zur Bundesrepublik auch ein Wandel im mittelrheinischen Fremdenverkehr, dessen Ausformungen während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind. Es soll gefragt werden nach den Veränderungen im Reise- und Ausflugsverhalten am Mittelrhein, nach Generierung und Wandel des touristischen Angebots und nach den Bestimmungsfaktoren, die dieser Entwicklung zugrunde lagen. Welche einschneidenden Zäsuren und Brüche, welche Kontinuitäten lassen sich für den mittelrheinischen Fremdenverkehr in dieser Phase feststellen? Welche Rolle spielten politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen und Krisen? Wie wirkten sich verkehrstechnische Entwicklungen auf die Quantität des Reiseverkehrs und auf die Reisegewohnheiten aus? Gab es bestimmte Strategien der Tourismusförderung, wer führte diese durch und hatten sie Erfolg? Aus diesen Leitfragen heraus soll die Entwicklung des Erholungsreiseverkehrs im Mittelrheintal nachvollzogen werden. Die Wahl dieser Region legitimiert sich schon durch ihre lange Tradition, handelt es sich hier doch um das älteste deutsche Reisegebiet. Am Rhein bietet sich eine im Ver-

¹ Auf die Erstnennung der angeführten Literatur innerhalb des Anmerkungsapparates wird verzichtet, da die vollständigen Titel im Literaturverzeichnis aufgeführt sind. Statt dessen werden nur der Nachname des Autors bzw. der Autorin mit dem entsprechenden, im Literaturverzeichnis durch Unterstreichen hervorgehobenen Kurztitel zitiert. Für die Archive werden durchgehend die Kürzel verwendet, die dem Abkürzungsverzeichnis und dem Quellenverzeichnis zu entnehmen sind.

gleich zu vielen anderen deutschen Reiselandschaften besonders lange und auch lebhaftere Vergangenheit, in der der Fluss immer wieder Brennpunkt vieler geistiger Strömungen (Romantik, Patriotismus) und politischer Auseinandersetzungen (deutsch-französischer Konflikt, Besetzung) war, die sich nachhaltig auf den Reiseverkehr niederschlugen.

Definitiv muss zunächst der Begriff des „mittelrheinischen Fremdenverkehrs“ spezifiziert werden, denn Untersuchungsgegenstand soll ausschließlich der Erholungs- und Vergnügungstourismus sein, wie er vor allem in den kleineren Gemeinden stattfand. Hierzu sind sowohl der Übernachtungsreiseverkehr wie auch die Tagesausflüge zu rechnen. Nicht die Aufenthaltsdauer ist ausschlaggebend für die Definition dessen, was hier als „mittelrheinischer Fremdenverkehr“ verstanden werden soll, sondern vielmehr die Reismotive wie „Erholung“ und „Vergnügen“ und der dadurch bedingte Charakter der Reise. Davon abzugrenzen und hier nicht von Interesse sind andere touristische Formen wie der Geschäftsreiseverkehr und der Städtetourismus, die vor allem in den größeren Städten Köln, Bonn und Koblenz stattfanden, sowie jegliche Arten von Kuraufenthalten in den rheinischen Kurorten. Diese Abgrenzung ist wichtig, weil die unterschiedlichen Reiseformen mit sehr verschiedenen Motivationen und Verhaltensweisen verbunden sind und von ganz anderen Rahmenbedingungen abhängen als der Erholungsreiseverkehr. Allerdings ergibt sich das methodische Problem, dass die Tourismusformen nur schwer auseinander zu halten sind, beispielsweise können statistische Zahlen zu Übernachtungen oder Verkehrsaufkommen kaum etwas über die Motivation der Reisenden aussagen. Eine gewisse Sicherheit konnte sich hier nur durch die kritische Auswahl des Quellenmaterials ergeben und dadurch, dass der Blick schwerpunktmäßig auf die kleinen mittelrheinischen Gemeinden geworfen wurde. Nur in wenigen Ausnahmefällen wurde auf Beispiele aus Köln, Bonn oder Koblenz zurückgegriffen, was an den entsprechenden Stellen auch problematisiert wird.

Aus dieser Konzentration des Forschungsinteresses auf den Vergnügungs- und Erholungstourismus am Rhein, der wesentlich von den genannten Klischees geprägt war, ergibt sich auch die regionale Eingrenzung des Untersuchungsgebietes: das Mittelrheintal, das im Kontext der vorliegenden Fragestellung linksrheinisch von Bonn bis Bingen, rechtsrheinisch vom Siebengebirge bis Rüdeshcim gefasst wird. Zum einen ist die Fokussierung auf das Rheintal sehr wichtig, da die unmittelbare Nähe zum Fluss, der für den hier stattfindenden Urlaubs- und Ausflugsverkehr als wesentliche Attraktion und auch als Verkehrsweg konstitutiv war, dem rheinischen Fremdenverkehr seine spezifische Prägung

² Echo des Siebengebirges vom 7.6.1906.

gab. Zum anderen stellt sich die Frage nach der Berechtigung der hier vorgeschlagenen Eingrenzung des Mittelrheins, die je nach Disziplin, etwa aus geographischer, landesgeschichtlicher, politischer oder volkskundlicher Sicht, sehr unterschiedlich ausfallen kann. Auch die „Kulturlandschaft Mittelrhein“, die jüngst von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt wurde, umfasst lediglich den Abschnitt südlich von Koblenz.³ Beim Blick auf die Fremdenverkehrsregion sind sich die Autoren jedoch einig, dass die Strecke zwischen Bonn und Rudesheim touristisch eine Einheit bildet.⁴ Auf einer Strecke von 110 Kilometern reihen sich knapp 40 kleinere Fremdenverkehrsgemeinden aneinander, deren Zahl während des Untersuchungszeitraums durch verschiedene Eingemeindungen etwas variiert. Schon die ersten Baedeker-Reiseführer grenzten seit den 1830er Jahren die Strecke der „typischen“ Rheinreise ähnlich ein, allerdings erweitert um die größeren Städte Köln und Mainz. Das die Orte des Mittelrheintals verbindende Band ergibt sich aus der Wahrnehmung des „romantischen Rheins“, der landschaftlichen Besonderheit des zerklüfteten, kurvenreichen und von zahlreichen Burgruinen geschmückten Abschnitts, der aus Sicht der ersten rheinaufwärts reisenden Romantiker mit dem Drachenfels begann und hinter Rudesheim endete. Dementsprechend verstehen sich bis heute sowohl das Siebengebirge wie auch Rudesheim jeweils als das „*Tor zum romantischen Rhein*“.⁵ Da nicht die einzelnen Orte detailliert untersucht werden können, sondern statt dessen der in diesem Gebiet stattfindende typische rheinische Fremdenverkehr insgesamt in den Blick genommen werden soll, ist es nicht zu vermeiden, dass örtliche Besonderheiten übergangen werden. Dies wird hier im Interesse der Untersuchung allgemeiner Trends bewusst in Kauf genommen. Ortsspezifische Differenzierungen müssen daher zukünftigen Forschungen überlassen bleiben.

Da kaum auf geschichtswissenschaftliche Vorarbeiten oder einen tourismustheoretischen Diskurs aufgebaut werden kann, muß der Untersuchungszeitraum weit gespannt werden. Denn aufgrund des Mangels an Vorarbeiten auf dem Gebiet der historischen Tourismusforschung müssen Grundlagen erst erarbeitet werden. Das Forschungsinteresse gilt wesentlich den allgemeinen, epochenübergreifenden Trends in der Entwicklung von Freizeit und Reisen. Im Vordergrund steht die Frage, inwiefern sich über den langen Betrachtungs-

³ Eckhart KAUNTZ: Gekrümmt, gewunden, geehrt. Der Mittelrhein zwischen Bingen und Koblenz gehört nun zum Weltkulturerbe, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.6.2002; hierzu auch: LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE RHEINLAND-PFALZ, Rheintal, S. 9-34.

⁴ Hierzu u.a.: HAHN, Erholungsgebiete, S. 41ff.; BECKER/KLOTH, Tourismus, S. 45.

⁵ INTERVIEW HAUPT vom 14.7.2000; Werbebroschüre der Tourismus Siebengebirge GmbH: „Zeit zum Durchatmen: Das Siebengebirge. Tor zum Romantischen Rhein“ (2000/2001).

tungszeitraum hinweg Kontinuitäten, Brüche und Zäsuren im mittelrheinischen Erholungsreiseverkehr feststellen lassen. Da die Entwicklung des Urlaubs- und Ausflugsverkehrs einer bestimmten Region als Bestandteil eines sich im 20. Jahrhundert herausbildenden modernen Lebensstils nachvollzogen werden soll, drängt sich der hier gewählte Zeitabschnitt vom Kaiserreich bis zur frühen Bundesrepublik geradezu auf. Denn in dieser Periode kam es zu einschneidenden politischen, wirtschaftlichen und sozialen Brüchen und Schüben, durch die bzw. über die hinweg sich die moderne westeuropäische Gesellschaft formierte.⁶ Anders als bei den gängigen, an der ereignisgeschichtlichen Entwicklung orientierten Periodisierungen, ist der gesellschaftliche Wandel, als dessen Bestandteil sich auch ein moderner Lebensstil herausbildete, als langfristiger Prozess aufzufassen, der von den politischen Brüchen und Zäsuren zwar beeinflusst, nicht aber von diesen allein bestimmt war. Schon im Kaiserreich gab es deutliche Modernisierungsansätze, begann – etwas pathetisch ausgedrückt – „die moderne Massenkultur [...] ihren Siegeszug“⁷. Die deutsche Gesellschaft vor dem Ersten Weltkrieg kann als „Industriegesellschaft mit [...] hochgradiger Differenzierungsdynamik“ gelten⁸, in der technische Innovationen, kulturelle Trends, literarisch-künstlerische Moden, die gesteigerte Mobilität und verbesserte Möglichkeiten der Kommunikation neue Formen von Öffentlichkeit und gesellschaftlich breitere Dimensionen von Teilhabe an Politik, Kultur und auch Freizeit hervorbrachten. In den Jahrzehnten nach dem Ersten Weltkrieg wurden diese Trends fortgeführt und modifiziert. Im Hinblick auf die vorliegende Thematik wird zu untersuchen sein, welche Entwicklungsschübe und Zäsuren sich für die Zwischenkriegszeit und die frühen Jahre der Bundesrepublik feststellen lassen. Dabei sind die Auswirkungen der großen wirtschaftlichen und politischen Krisen ebenso von Interesse wie die Frage danach, ob sich der in der Forschung zur deutschen Sozial- und Gesellschaftsgeschichte immer mehr hervorkehrende Umbruch Ende der 1950er Jahre, als die Rekonstruktionsperiode in eine Phase von „Normalität“ und „Modernisierung“ überging,⁹ auch im Bereich des Fremdenverkehrs feststellen lässt.

Es ist bemerkenswert, wie wenig sich die Geschichtswissenschaft lange Zeit der Entstehung und Erscheinung touristischen Verhaltens gewidmet hat, obwohl Tourismus schon seit längerem zu einem „gesellschaftlichen Totalphänomen“ geworden ist, das jeden er-

⁶ Siehe unter der Vielzahl von Literatur hierzu beispielsweise: PRINZ/FRESE, Wandel; SYWOTTEK, Wege in die 50er Jahre.

⁷ MAASE, Vergnügen, S. 78.

⁸ SYWOTTEK, Wege in die 50er Jahre, S. 19 (Zitat); hierzu auch: BRUCH, Massengesellschaft.

⁹ Hierzu beispielsweise: SYWOTTEK, Wege in die 50er Jahre, S. 34ff.; PRINZ/FRESE, Wandel, S. 9.

reicht, „sei es über Prospektwelt und Urlaubsvideos, Mode und Freizeitindustrie, [...] über alle massenmedialen Botschaften vom Urlaubsglück, sei es nicht zuletzt bei flüchtigen Begegnungen mit fremden Touristen im eigenen Land“¹⁰. Außerdem stellt der Fremdenverkehr nicht nur ein allgegenwärtiges Phänomen dar, sondern auch einen inzwischen gewaltigen Wirtschaftsfaktor, was ebenfalls eine intensivere Erforschung und theoretische Fundierung des Themas rechtfertigen würde. Dass die wissenschaftliche, nicht nur die geschichtswissenschaftliche, Beschäftigung mit Tourismus dennoch weitgehend in den Kinderschuhen steckt, ist auf zahlreiche Ursachen zurückzuführen. Ein Grund ist darin zu sehen, dass der Fremdenverkehr als außerordentlich vielschichtiger Komplex begegnet: In ökonomischer Hinsicht berühren und verbinden sich hier zahlreiche Funktionsbereiche wie das Beherbergungs- und Gastgewerbe, die Verkehrsbranche, der Handel und etliche weitere Dienstleistungsbereiche; in gesellschaftlicher, volkskundlicher und sozialwissenschaftlicher Betrachtung birgt das Thema mentale Dimensionen von Verhaltensweisen, Lebensstilen und Kommunikation; geographische oder städtebauliche Fragestellungen blicken dagegen auf topographische Auswirkungen des Fremdenverkehrs. Die Liste könnte weiter fortgeführt werden und zeigt zugleich, wie viele verschiedene wissenschaftliche Bereiche am Tourismus als Untersuchungsgegenstand interessiert sind, ohne dass eine der Disziplinen einen spezifischen Zuständigkeitsanspruch erheben kann. In dieser Stellung zwischen den Disziplinen liegt eine Ursache dafür, dass sich bislang keine umfassende Tourismuswissenschaft gebildet hat. Als weiteren Grund hebt Spode scharfsinnig hervor, dass Tourismus schon immer einen „Hautgout des Vulgären, Unseriösen“ gehabt habe und deswegen wenig geeignet sei, „als drängendes gesellschaftliches ‚Problem‘ definiert zu werden“. In diesem Zusammenhang sei das mangelnde wissenschaftliche Interesse am Fremdenverkehr zum einen auf die allgemeine Geringschätzung dieses Forschungsgegenstandes zurückzuführen, zum anderen auf seinen unspektakulären Charakter. Denn grundsätzlich fände das Normale in der Wissenschaft weniger Interesse als das Außergewöhnliche.¹¹

Dennoch gab es einige Ausnahmen. Charakteristischerweise kamen solche Ansätze aus sehr unterschiedlichen fachlichen Richtungen, allerdings überwog meist die wirtschaftliche und häufig auch anwendungsorientierte Fragestellung. Wie im Laufe der Arbeit dargestellt werden wird, wurde der Fremdenverkehr in den 1920er Jahren erstmals als nennenswerter Wirtschaftsfaktor wahrgenommen. Zeitgleich mit dieser „Entdeckung“ des Themas entstanden die ersten meist wirtschaftswissenschaftlichen Untersuchungen, von

¹⁰ GYR, Touristenkultur, S. 224.

denen sich einige auch explizit der geschichtlichen Entwicklung des Fremdenverkehrs bestimmter Regionen, unter anderem auch des Rheinlandes widmeten.¹² In den späten 1920er Jahren wurde in Berlin durch den Betriebswirtschaftler Robert Glücksmann ein Forschungsinstitut gegründet, das die „Fremdenverkehrslehre“ zwar überwiegend mit wirtschaftlich-praktischem Interesse aber auch mit interdisziplinären Ansätzen voranzubringen versuchte, was auch international, vor allem in der Schweiz aufgegriffen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden einige weitere fremdenverkehrswissenschaftliche Forschungseinrichtungen, unter denen vor allem der in den 1960er Jahren gegründete Starnberger Studienkreis für Tourismusforschung hervorzuheben ist, der mit seinen zahlreichen anwendungsorientierten empirischen Untersuchungen wichtige Grundlagenforschung leistete.¹³ Darüber hinaus entstanden immer wieder Auftragsarbeiten, die einen Großteil der tourismuswissenschaftlichen Literatur ausmachen: Neben Verbandsfestschriften¹⁴ können vor allem einzelne strukturelle Untersuchungen bestimmter Fremdenverkehrsgebiete¹⁵ einen oft beachtlichen Erkenntnisertrag vorweisen, auch wenn sie historisch meist nur einen sehr cursorischen Rückblick geben und sich in erster Linie auf die Situation zur Zeit der Entstehung der Analyse konzentrieren.

Geschichtswissenschaftlich wurde das Thema in vielen verschiedenen Zusammenhängen immer wieder gestreift, beispielsweise in Arbeiten zur Sozialpolitik, insbesondere für die Zeit des Nationalsozialismus¹⁶, in verschiedenen verkehrsgeschichtlichen Untersuchungen¹⁷ oder in biographisch orientierten Forschungen zu einzelnen Reisenden, die meistens

¹¹ SPODE, Einführung, S. 9.

¹² Unter diesen älteren Arbeiten widmeten sich allgemein dem Thema Fremdenverkehr u.a.: IHK BERLIN, Fremdenverkehr; BORMANN, Lehre; JÄGER, Bedeutung; speziell zum Rheinland: SCHNABEL, Fremdenverkehr; ASSHAUER, Fremdenverkehr; speziell zu den Städten Köln und Koblenz: HUBER, Hotel-Fremdenverkehr; HAUSCHILD, Fremdenverkehr.

¹³ Unter den zahlreichen Veröffentlichungen des Starnberger Studienkreises ist für vorliegende Untersuchung relevant: DUNDLER, Urlaubsreisen; ROTH/WENZEL, Ausländertourismus.

¹⁴ Zur Geschichte der rheinischen Verkehrsverbände: 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND.

¹⁵ Für das Mittelrheintal sind hier zu nennen: GORMSEN, Kulturlandschaft; FRANZ, Fremdenverkehr; KANZ, Fremdenverkehr.

¹⁶ Grundsätzlich zur Sozialpolitik im Nationalsozialismus: MASON, Sozialpolitik; SCHOENBAUM, Revolution; speziell hinsichtlich Freizeit und Urlaub in dieser Zeit sind natürlich die Arbeiten zur „Deutschen Arbeitsfront“ und der NS-Organisation „Kraft durch Freude“ relevant, hierzu u.a.: FROMMANN, Reisen; BUCHHOLZ, Gemeinschaft; SMELSER, Robert Ley; außerdem müssen hierzu die zahlreichen Untersuchungen zur geschichtlichen Entwicklung der Lohnentwicklung und Urlaubsregelungen gezählt werden, beispielsweise: FRESE, Betriebspolitik; REULECKE, Montag.

¹⁷ Neben den hier nicht einzeln aufgeführten älteren verkehrsgeschichtlichen Arbeiten erlebt seit einiger Zeit besonders die Erforschung der Motorisierung Deutschlands durch die Verbreitung des Autos einen bemerkenswerten Aufschwung; siehe z.B.: POHL, Motorisierung; SÜDBECK, Motorisierung; MÖSER, Geschichte; RUPPERT, Auto; FRAUNHOLZ, Motorphobia; NIEMANN/HERMANN, Entwicklung.

das 18. oder 19. Jahrhundert betrafen¹⁸. Speziell für das Rheinland entstanden zahlreiche landeskundliche oder kulturgeschichtliche Arbeiten, die ihrerseits nebenbei die Reisenden am Flusslauf thematisierten.¹⁹ Eine geschichtswissenschaftliche Forschung, die den Fremdenverkehr als eigenständiges gesellschaftliches Phänomen und dabei vor allem auch die Entwicklung im 20. Jahrhundert in den Blick nahm, entwickelte sich erst seit den späten 1980er Jahren, wobei vor allem die zahlreichen Veröffentlichungen von Hasso Spode neue Maßstäbe setzten.²⁰ Seitdem wuchs nach und nach das historiographische Interesse am Thema und erlebt aktuell eine bemerkenswerte Konjunktur.²¹ Dabei steht besonders die Entstehung des modernen Tourismus innerhalb der gesellschaftlichen Modernisierungsprozesse im 20. Jahrhundert im Vordergrund, wodurch zahlreiche wertvolle Untersuchungen zum Thema in die ebenfalls seit einigen Jahren florierenden Forschungen zur Konsum- und Freizeitgeschichte eingebettet sind.²²

Viele Aspekte sind noch nicht hinreichend geklärt, beispielsweise herrscht nach wie vor Uneinigkeit hinsichtlich der Frage nach der Entstehung des „Massentourismus“. So wird sein Beginn mitunter an der Etablierung der Gruppenreisen mit dem Bus, dem beginnenden Werbewettbewerb um die Gäste und die Ausarbeitung der ersten Pauschalreiseangebote für Arbeiter in den Jahren der Weimarer Republik festgemacht, während andere Interpretationen frühestens in den quantitativ ausufernden, funktionell-rationalen Planungen von „Kraft durch Freude“ (KdF) im Nationalsozialismus Keime für einen Massentourismus sehen, der sich letztlich erst nach dem Zweiten Weltkrieg entfaltet habe.²³ Solche Differenzen scheinen oft genug auf Uneinigkeiten in der Begriffsbestimmung zurückzuführen zu sein, was symptomatisch dafür ist, dass sich die Tourismusgeschichte nach wie vor auf theoretisch wenig bearbeitetem Boden bewegt.

Freilich gab es bislang einige interessante tourismustheoretische Ansätze. Zum einen entwickelten sich einige Überlegungen im Rahmen einer harschen und sehr polemischen Tourismuskritik, die durch Enzensbergers vielzitierten Aufsatz erstmals umfassend for-

¹⁸ Am Rhein weckte vor allem der Romantiker Lord Byron ein großes Interesse von Biographen, siehe beispielsweise: EISLER, Byron.

¹⁹ TÜMMERS, Rhein; neuerdings: HONNEF u.a., Zauber; SCHMIDT u.a., Rhein; SCHÄFKE/BODSCH, Lauf; LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE RHEINLAND-PFALZ, Rheintal.

²⁰ Sehr gut beispielsweise: SPODE, Arbeiterurlaub, sowie die Sammelbände: DERS., Zur Sonne!; DERS., Goldstrand. Eine Auswahl der zahlreichen Arbeiten Spodes findet sich im Literaturverzeichnis.

²¹ Unter den zahlreichen neueren Veröffentlichungen sind hier beispielsweise zu nennen: KEITZ, Reisen; BERGHOFF, Making; KÖNIG, Massentourismus; SCHUMACHER, Ferien; FRESE, Herausbildung; FRESE, Naherholung; STIFTUNG HAUS DER GESCHICHTE, Endlich Urlaub; EISENBACH/HARDACH, Reisebilder.

²² Siehe z.B.: ANDERSEN, Traum; MAASE, Vergnügen; BECHER, Geschichte; KÖNIG, Geschichte.

²³ Siehe zur Hervorhebung der frühen Entwicklung: KEITZ, Reisen, S. 302-312; zur späteren zeitlichen Verortung wichtige Interpretationsansätze bei: KÖNIG, Massentourismus.

muliert wurde.²⁴ Mit der Behauptung des dominierenden Fluchtcharakters im Tourismus, der für die Menschen eine wichtige Ventilfunktion im industriellen Lebensalltag wahrnehme, dabei aber selbst industrialisiert und letztlich zwangsläufig zur Illusion geworden sei, formulierte Enzensberger eine bedenkenswerte, antikapitalistische Touristikritik, die bei der Frage nach den touristischen Mechanismen und Motivationsstrukturen jedoch etwas holzschnittartig blieb, zumal sie in der Folgezeit häufig wiederholt, nicht aber weitergeführt wurde. Neben anderen tourismuskritischen Ansätzen, die sich zunehmend auf ökologische Fragen konzentrierten, bieten einige hochreflektierte soziologische Konzepte etwa von Pierre Bourdieu oder Thorstein Veblen quasi als Nebenprodukt ihrer gesamtgesellschaftlichen Theorie Interpretationsmöglichkeiten für einzelne Aspekte, beispielsweise hinsichtlich des touristischen Habitus oder des demonstrativen Charakters touristischen Konsums.²⁵

Insgesamt bieten sich zahlreiche theoretische Anregungen, nicht aber ein umfassendes, anwendbares tourismustheoretisches oder methodisches Konzept, das der historischen Tourismuswissenschaft ein Gerüst geben könnte – „wer [...] die Geschichte des Tourismus untersuchen will [...] betritt steinigen Boden“²⁶.

Dabei sind gerade methodische Reflexionen angesichts der außerordentlich schwierigen Quellensituation dringend erforderlich. Denn was für den Zwischencharakter gilt, den die Fremdenverkehrsforschung bei den wissenschaftlichen Disziplinen hat, gilt ebenso für den methodischen Zugriff auf den nur schwer zu spezifizierenden Forschungsgegenstand. Während zum Beispiel eine volkswirtschaftliche Konjunktur mithilfe statistischer Reihen untersucht werden kann, politikgeschichtliche Entwicklungen mithilfe zahlloser amtlicher Unterlagen nachvollziehbar sind oder statistisch ermittelte Lohnverhältnisse sozialgeschichtliche Fragen verfolgen können, gestaltet sich die Lage bei der Untersuchung des Fremdenverkehrs sehr viel schwieriger. Denn bei der Frage nach „dem Fremdenverkehr“ interessieren statistische Daten über quantitative Entwicklungen genauso wie amtliche Unterlagen hinsichtlich der politischen Rahmenbedingungen oder Werbebroschüren und zahlloses weiteres Material für Fragen der Reisegewohnheiten oder -motivationen. So komplex sich der Forschungsgegenstand darstellt, so disparat ist das Quellenmaterial. Zudem begegnet hier insgesamt ein gesellschaftliches und wirtschaftliches Phänomen, das viel weniger aktenkundig wurde als viele andere historische Entwicklungen, was auch

²⁴ ENZENSBERGER, Theorie.

²⁵ BOURDIEU, Unterschiede; VEBLER, Theorie, insbesondere S. 41-84; zu Fragen der Tourismustheorie außerdem: MAURER, Reisen; MÜLLENMEISTER, Lust; VESTER, Tourismus.

²⁶ KEITZ, Reisen, S. 10.

daran liegt, dass der Fremdenverkehr letztlich ein alltäglicher Prozess war und ist. Hier kommt wiederum der oben angesprochene Aspekt der Normalität ins Spiel, die grundsätzlich in der Geschichtswissenschaft weniger interessiert, als das Unnormale, zum einen weil letzteres mehr auffällt, zum anderen aber auch, weil das Normale und Alltägliche aufgrund seiner Unauffälligkeit meist auch schlechter überliefert ist.

In dieser schwierigen Quellensituation liegt ein weiterer Grund dafür, dass wie oben geschildert das Thema von der Geschichtswissenschaft lange Zeit vernachlässigt wurde.

Die beschriebenen Schwierigkeiten der historischen Tourismusforschung gelten natürlich auch für die Erforschung des Rheintourismus. Da für die gegebene Fragestellung nicht auf einen einheitlichen Bestand zugegriffen werden konnte, musste für die vorliegende Untersuchung aus den Landes-, Kreis- und Kommunalarchiven eine Menge sehr disparaten Quellenmaterials zusammengetragen werden, darunter Statistiken, Berichte der Verkehrsverbände, Verkehrsvereine, Kommunen, und weiterer Träger des Fremdenverkehrs, Werbung, Reiseführer, Zeitungsartikel und materiale Reiseerinnerungen (Souvenirs, Ansichtskarten). Eine zentrale Quelle stellen die Jahresberichte, Mitteilungen und Korrespondenzen der Rheinischen Verkehrsverbände dar, die wesentliche Einblicke in die Entwicklung des regionalen Fremdenverkehrs, in Fragen der touristischen Infrastruktur, in die Werbemaßnahmen und in wichtige fremdenverkehrspolitische Angelegenheiten gewähren. Da der Landesverkehrsverband Rheinland kein Material und der Landesfremdenverkehrsverband Rheinland-Pfalz nur Bruchstücke archiviert hat und ungeordnete Archivalien des Landesverkehrsverbands Rheinland im Archivamt Brauweiler einer Aufarbeitung harren, musste in verschiedenen Archiven überliefertes Material zusammengetragen werden. Der größte Teil fand sich im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, weitere ergänzende Unterlagen im Landeshauptarchiv Koblenz, im Kreisarchiv Siegburg, im Stadtarchiv Bonn und in einer kleinen Sammlung des Landesfremdenverkehrsverbandes Rheinland-Pfalz.²⁷ Auch wenn erst für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg von einer lückenlosen Überlieferung gesprochen werden kann, ist dieses Material besonders wertvoll, weil hier die Situation der gesamten Fremdenverkehrsregion in den Blick genommen wird – im Gegensatz zu den naturgemäß regional sehr eingeschränkten kommunalen Materialien. Gleichwohl stellen

²⁷ Im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf ist neben der kleinen Sammlung „Landesverkehrsverband Rheinland“ (HStAD, RW 40) vor allem die Überlieferung der Rundschreiben und Berichte, die in den Beständen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes erhalten sind, außerordentlich reichhaltig (HStAD, RW 12; RW 264; D II c 21); im Stadtarchiv Bonn sind die Bestände zum Rheinischen Verkehrsverband sehr lückenhaft (StAB, Pr 13/144, 13/34; Go 243, 244); in den übrigen genannten

Unterlagen der kommunalen Behörden und auch der örtlichen Verkehrsvereine eine weitere sehr wichtige Quellengruppe dar, mit deren Hilfe beispielhaft die Situation des Fremdenverkehrs in bestimmten Orten untersucht werden konnte. Gegenüber der spärlichen Überlieferung in den meisten kommunalen Archiven bot das Stadtarchiv Königswinter besonders reichhaltiges Material. Durch die zahlreichen Berichte verschiedener Abteilungen der Stadtverwaltung (Bürgermeisteramt, Ordnungsamt, Verkehrsamt usw.), des Verkehrsvereins, einzelner Hotels und sonstiger Gewerbetreibender, die vom Tourismus lebten, ergibt sich hier ein recht deutliches Bild von der historischen Entwicklung und Ausprägung des Fremdenverkehrs im Gebiet des Siebengebirges, das immer wieder exemplarisch herangezogen und durch Beispiele aus anderen Kommunen ergänzt wird. Damit sich allerdings die Perspektive nicht zu sehr auf einzelne kommunale Beispiele, insbesondere Königswinter, verengt, wird ganz bewusst ein Schwerpunkt auf den Zugriff über die Verbandsakten gelegt. Denn ansonsten könnte die Entwicklung des mittelrheinischen Fremdenverkehrs insgesamt aus dem Blickfeld geraten.

Aufschlussreich waren auch die für die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg im Stadtarchiv Düsseldorf überlieferten Jahresberichte der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft. Leider fand sich das Unternehmen nicht bereit, sein Archiv zu öffnen, in dem für die Jahre nach 1945 interessantes Material zu erwarten ist.

Sehr wichtig und aussagekräftig waren zudem die Fremdenverkehrsstatistiken, die allerdings erst seit Mitte der 1930er Jahre regelmäßig und auf gleichbleibender Erhebungsgrundlage geführt wurden. Für die Untersuchung der Zeitabschnitte, in denen statistische Daten vorliegen, bieten sie allerdings eine sehr wichtige Interpretationsgrundlage. Die Problematik der statistischen Erhebungen und die Frage ihrer Aussagekraft wird ausführlich in den entsprechenden Abschnitten erörtert.

Außer dem Archivmaterial konnten die Auswertung von Rheinreiseführern, einigen Zeitungsartikeln und ein Interview mit dem ehemaligen Betreiber des Sternhotels in Bonn weitere Aufschlüsse geben. Darüber hinaus ist der Tourismushistoriker, der sich für eine bestimmte Region interessiert, unweigerlich mit einer unüberschaubaren Menge grauer Heimatforschungsliteratur konfrontiert, die zu sichten eine außerordentlich mühsame Aufgabe ist. Allerdings archivieren solche Arbeiten trotz des oft geringen wissenschaftlichen Ertrags eine Fülle an wichtigen Informationen. Noch mehr gilt dies für die bislang zum rheinischen Fremdenverkehr und einigen Städten des Mittelrheintals entstandenen Unter-

Archiven finden sich immer wieder verstreute Geschäftsberichte und Korrespondenzen, die im Einzelnen den Fußnoten in den jeweiligen Kapiteln zu entnehmen sind.

suchungen, die für die vorliegende Arbeit eine sehr wertvolle Grundlage boten, auch wenn sie andere Fragestellungen verfolgten.²⁸

Als Ausgangspunkt der Arbeit wird nach dem kursorischen Blick auf die Herausbildung des touristischen Reiseverkehrs im 19. Jahrhundert die Situation vor dem Ersten Weltkrieg gewählt, in der sich ein schichtübergreifender Tagesausflugsverkehr neben dem Übernachtungsreiseverkehr etablierte und damit erstmals „moderne“ Strukturen im rheinischen Fremdenverkehr sichtbar wurden. In den darauf folgenden Kapiteln zur Zwischenkriegszeit steht die Frage im Vordergrund, wie sich das Reisen am Mittelrhein im Kontext der beiden Weltkriege, der wirtschaftlichen und sozialen Krisen und der einschneidenden politischen Veränderungen fortsetzte und wandelte. Dabei ergibt der Blick auf diesen krisenhaften Zeitabschnitt ein komplexes Wechselspiel zwischen den Bedürfnisstrukturen und Konsummöglichkeiten der Reisenden, den Beschränkungen und Veränderungen der Freizeitmöglichkeiten und den Strategien der touristischen Angebotsseite. Hinsichtlich des Wiederaufblühens des mittelrheinischen Fremdenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg wird nach den wichtigsten wirtschaftlichen, sozialen, mentalen und politischen Einflussfaktoren zu fragen sein und danach, wie sehr hier alte Reisetrends wieder aufgegriffen wurden bzw. ob sich auch wesentlich Neues ergab. Die Untersuchung endet mit den 1960er Jahren, in denen die Deutschen durch ihren expandierenden Auslandstourismus zwar schnell zu „Reiseweltmeistern“ wurden²⁹, gleichzeitig jedoch am Rhein, wie auch in den meisten anderen deutschen Reisegebieten die Hochphase des Fremdenverkehrs dem Ende zuging. Auch wenn die Unterteilung der einzelnen Zeitabschnitte im Wesentlichen deckungsgleich mit den gängigen politik- und wirtschaftsgeschichtlichen Zäsuren ist, orientiert sie sich ausschließlich an den entsprechenden Entwicklungsphasen, die hinsichtlich des rheinischen Fremdenverkehrs auszumachen sind.

Angesichts der oben beschriebenen bislang geringen Erforschung des Tourismus schrieb Hasso Spode 1994 in einem kurzen Artikel über die historische Tourismusforschung, dass ihr „die Funktion einer fremdenverkehrswissenschaftlichen Grundlagenforschung zu[falle]“³⁰. Ein solcher Beitrag soll in der vorliegenden Arbeit geleistet werden.

²⁸ ASSHAUER, Fremdenverkehr; SCHNABEL, Fremdenverkehr; BÖTTCHER, Fremdenverkehr; HAHN, Erholungsgebiete; SCHAAKE, Fremdenverkehr; MAAS, Fremdenverkehr; HAJDU, Königswinter; JAGNOW, Tourismus.

²⁹ BAUSINGER, Reiseweltmeister.

³⁰ SPODE, Tourismusforschung, S. 28.

2. Der Fremdenverkehr im Mittelrheintal bis zum beginnenden 20. Jahrhundert

2.1. Die Anfänge: Rheinromantik, die Engländer, deutscher Patriotismus

„Reisende“ gab es am Rhein schon seit frühester Zeit. Schließlich stellte der Strom eine der wesentlichen Nord-Süd-Verbindungen des zentraleuropäischen Verkehrs und Handels dar, wodurch schon seit dem Mittelalter viele Menschen hierher kamen – ob zu Fuß, zu Pferde, mit der Kutsche oder auf dem Schiff. Allerdings können diese Reisenden kaum als Begründer des Fremdenverkehrs gelten, da die Motivation ihrer Unternehmungen ökonomischer Natur war und sich damit wesentlich vom Reisen im touristischen Sinne unterschied.¹ Durch diese lange Tradition des Rheins als vielbereister Verkehrsweg entwickelte sich jedoch schon früh eine Beherbergungsstruktur, die die späteren „Touristen“ nutzen konnten.

2.1.1. Englische Romantik und reisende Engländer

Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde der Rhein zu einer Etappe der „Grand Tour“. Diese große Reise gehörte zum üblichen Repertoire der Ausbildung junger, zumeist englischer Adliger, die in Begleitung ihrer Dienerschaft und mindestens eines Mentors bzw. Lehrers den europäischen Kontinent bereisten, zahlreiche Vertreter des kontinentalen Adels besuchten, dabei wichtige politische Kontakte pflegten, in die Etikette höfischen Benehmens eingeführt wurden und durch die Besichtigung bedeutender Kulturstätten dem elitären Bildungsanspruch nachkamen. Herrschafts- und Bildungsinteresse bildeten die wesentliche Motivation der Reise, daneben gewann insbesondere im späten 18. Jahrhundert auch der Vergnügensaspekt an Bedeutung.² Auch wenn diese jungen Adligen beim Blick auf die Tradition der Rheinreise nicht fehlen dürfen, so können sie höchstens als Vorläufer, nicht aber als ihr Begründer gelten. Zwar bereisten sie den Fluss, er wurde von ihnen aber in erster Linie bloß als Verkehrsweg wahrgenommen, denn das herausragende Ziel der Grand Tour war und blieb üblicherweise der als Wiege der europäischen Kultur wahrgenommene Mittelmeerraum, insbesondere Rom.

Für die Prägung des Rheins als Reisegebiet von eigenständiger Bedeutung war eine andere Entwicklung von fundamentaler Bedeutung, die ihrerseits aus England kam, aber einer ganz anderen geistesgeschichtlichen Voraussetzung entsprang: die Reisen der englischen

¹ RIEMANN, Rheinlust, S. 203; KNOLL, Pionierlandschaft, S. 352.

² PRAHL/STEINECKE, Millionen-Urlaub, S. 136-140; hierzu grundlegend: BRILLI, Reisen.

Romantiker.³ Wahrscheinlich können sie als die eigentlichen „Begründer“ der Rheinreise gelten, denn sie waren die Ersten, die den Rhein „ästhetisch erlebten“ und allein zu diesem Zweck hierher reisten, den Fluss also nicht als Verkehrsweg oder Durchgangsstation nutzen, sondern als eigenständiges Reiseziel.⁴ Mit ihnen kam das romantische Klischee an den Fluss, das bis heute das Bild des Mittelrheintals wesentlich prägt. Schon seit dem frühen 18. Jahrhundert hatte sich allmählich die Geisteshaltung gegenüber „Auswüchsen“ der Natur verändert. War zuvor die „wilde Landschaft“ als rau und menschenfeindlich abgelehnt worden, wurde sie mit großer Begeisterung mehr und mehr als „pittoresk“ und damit als interessant und im romantischen Sinne schaurig-schön wahrgenommen.⁵ Zunächst waren es die Alpen, deren naturgewaltige Erscheinung im Laufe des 18. Jahrhunderts immer weniger als bedrohlich oder einfach störend, d.h. verkehrsbehindernd, empfunden wurde. Die Betrachtung der Alpen veränderte sich im Kontext eines vorromantischen, von Rousseau geprägten Naturbewusstseins, bei dem das Gebirge durch ästhetisch-philosophische Konzepte des „Erhabenen“ und „Wunderbaren“ zum positiven Naturerlebnis wurde.⁶ Mit der Ausprägung romantischer Geistesströmungen veränderte sich seit dem späten 18. Jahrhundert die Wahrnehmung des Rheins, erstmals in William Beckfords Reisebeschreibung von 1782.⁷ Einen entscheidenden Popularitätsschub erlebte die Rheinromantik, als nach Aufhebung der napoleonischen Kontinentalsperre der Dichter Lord Byron (1816) und der Maler William Taylor (1817) rheinaufwärts reisten und dabei in der Rheinlandschaft mit ihren als schaurig wahrgenommenen Tälern, den nicht einsehbaren Flussbiegungen und den mittelalterlichen Burgruinen eine ideale Folie für ihre romantische Empfindungswelt fanden.⁸ Der Rhein war nicht mehr länger „Verkehrs- und Durchgangslandschaft“⁹, sondern wurde nun zum eigentlichen Ziel der Reise. Dabei konzentrierte sich das Interesse in diesem Kontext auf das Mittelrheintal zwischen dem Siebengebirge und Bingen, denn erst mit dem Siebengebirge und dem exponierten Drachenfels trat dem Reisenden das erste prägnante Landschaftserlebnis entgegen, weswegen für Bonn und das Siebengebirge in der Folgezeit auch immer wieder die werbende Bezeichnung „Tor zum romantischen Rhein“ Verwendung fand. Der Mittelrhein stand stellvertretend für den Rhein insgesamt – so auch in der darstellenden Kunst, den zahllosen

³ Zur Begründung der Rheinromantik in der englischen Kunst und Literatur: DISCHNER, Ursprünge; hierzu außerdem u.a.: HABERLAND, Suche.

⁴ MIT DEM AUGEN DES TOURISTEN, S. 103; TÜMMERS, Rhein, S. 194-200; ALEXANDER, Tower; KNOLL, Pionierlandschaft, S. 354f.

⁵ DISCHNER, Ursprünge, S. 37-62; TÜMMERS, Rhein, S. 197ff.

⁶ MAURER, Reisen, S. 307-315 ; KÖNIG, Bahnen, S. 14.

⁷ DISCHNER, Ursprünge, S. 44f.

⁸ MIT DEM AUGEN DES TOURISTEN, S. 103f.; SCHEUREN, Lord Byrons Rheinreise.

⁹ MAURER, Reisen, S. 316.

Graphiken, den Ansichten, Leporellos, Panoramen und Alben, die seit etwa den 1830er Jahren in großer Zahl kommerziell auf den Markt kamen und als „Rheinlandschaft“ ausschließlich den Mittelrhein typisierten.¹⁰ Mit den englischen Romantikern und dieser auch kommerziell verbreiteten Verklärung der Landschaft war eine außerordentliche Popularisierung des Rheins verbunden, die im frühen 19. Jahrhundert eine erste große Reisewelle aus England zur Folge hatte. Hierbei kam freilich hinzu, dass die industrielle Revolution in England zu dieser Zeit im Besitzbürgertum einen großen Wohlstand hervorgebracht hatte und die Rheinbegeisterung somit auf Menschen traf, die sich eine teure Reise auch leisten konnten. Zudem bot der „neu entdeckte“ Rhein als Reiseziel eine ideale Mischung aus abenteuerlicher, anscheinend „unberührter“ Landschaft und den ausgetretenen Pfaden einer gut ausgebildeten Beherbergungsstruktur – ein Aspekt, der bis heute von Kritikern als zentraler innerer Widerspruch zahlreicher touristischer Formen aufgedeckt wird.¹¹

2.1.2. Die deutsche Mythisierung des Rheins zwischen Romantik und Patriotismus

Zeitgleich mit den englischen Romantikern, aber doch ohne von diesen beeinflusst zu sein, entdeckten auch deutsche Romantiker „ihren“ Fluss. Friedrich Schlegel gab 1802 in seinen Reisebriefen als erster deutscher Romantiker einer großen romantischen Rheinbegeisterung Ausdruck. Ihm folgten im selben Jahr Achim von Arnim und Clemens Brentano, die mit ihren Sammlungen deutscher Volkslieder einen Rheinmythos schufen, der von den Märchen- und Sagensammlungen der Brüder Grimm, vor allem aber von Niklas Vogt, Aloys Schreiber und Karl Simrock in den folgenden Jahren aufgegriffen und fortgeführt wurde.¹² Dabei war eine der bekanntesten Sagen, die der Loreley, anders als die meisten anderen im Volksmund überlieferten Sagen eine reine Neuschöpfung Brentanos. Diese Mythisierung des Rheins durch die deutsche Romantik, die gegenüber der englischen Romantik mehr auf die geschichtliche Tradition abhob, bekam allerdings erst durch die Politisierung des Flusses im Zusammenhang mit patriotischen Strömungen des frühen 19. Jahrhunderts langfristige Bedeutung.¹³ Insbesondere nach dem Ende der napoleonischen Herrschaft rückte der Rhein mehr und mehr in das programmatische Blickfeld eines deutschen Patriotismus, der in Abgrenzung gegen den französischen Nachbarn den Rhein als „deutschen“ Fluss beanspruchte.¹⁴ Im weiteren Verlauf des 19. und auch im darauf fol-

¹⁰ SCHMITT, Kommerzialisierung, S. 46.

¹¹ Hierzu neue Untersuchungen und Thesen bei: CHARD, Sublime.

¹² TÜMMERS, Rhein, S. 209-212; WIECHERN, Sagen.

¹³ MAURER, Reisen, S. 319.

¹⁴ TÜMMERS, Rhein, S. 214-225; DERS., patriotische Rheinromantik; OESL, Drachenfels; SMETS, Rhein, S. 31-44.

genden Jahrhundert erlebte dieser Rheinpatriotismus je nach innen- und außenpolitischer Lage Deutschlands verschiedene Phasen mit unterschiedlicher Intensität. Durchweg blieb das Bild des Rheins von diesem Thema aber nachhaltig geprägt, was sich letztlich auch landschaftlich in der Schaffung einiger – vielbesuchter – Denkmäler wie dem Niederwalddenkmal bei Rüdesheim (1883) oder dem Deutschen Eck in Koblenz (1897) zeigte.¹⁵

Auch wenn die deutsche Romantik und die patriotische Rheinbegeisterung anders als die englische Verklärung des Flusses nicht unmittelbar derartig große Reisesströme an den Rhein zog, sind die dargestellten idealisierenden Betrachtungsweisen des Rheins – ob romantisch oder patriotisch – aus zwei Gründen von elementarer Bedeutung für die Untersuchung des Fremdenverkehrs im Mittelrheintal: Denn zum einen begründeten sie den Rheintourismus, standen an seinem Anfang und waren wesentlicher Bestandteil der Anziehungskraft, die der Rhein seit dem 19. Jahrhundert auf so viele Menschen ausübte. Zum anderen blieben die Topoi, insbesondere das Bild des „romantischen Rheins“ in den folgenden zwei Jahrhunderten als zentraler Aspekt bei der Darstellung des Rheins als Reisegebiet bestehen. Die Geschichte des Fremdenverkehrs am Mittelrhein ist kaum vorstellbar ohne dieses Konstrukt, das von der Werbung und allen am Tourismus Beteiligten bis heute weitergetragen und gepflegt wurde. Die bis heute anhaltende positive und idealisierende Wahrnehmung der mittlrheinischen Landschaft als „romantische“ und „geschichtsträchtige“ Kulisse war die prägende Voraussetzung des Fremdenverkehrs an diesem Fluss.

2.2. Voraussetzungen der infrastrukturellen Entwicklung: die verkehrstechnische Erschließung des Mittelrheintals

Während die Romantiker den Rhein popularisierten und der Rheinreise gewissermaßen in mentaler Hinsicht werbewirksam den Boden bereiteten, wurde die praktische Möglichkeit für eine Ausweitung des Fremdenverkehrs erst durch technische und infrastrukturelle Veränderungen geschaffen.

Die ersten Reisenden waren zu Fuß unterwegs gewesen.¹⁶ Vom Baedeker 1849 noch als die „genussreichste Art, das engere Rheintal [...] zu bereisen“ angepriesen¹⁷, war diese mühsame, zeitaufwendige und letztlich auch gefährliche Reiseform vielleicht für abenteu-

¹⁵ Zum Niederwalddenkmal: ENGELHARDT, Niederwald-Denkmal; EICHLER, Kaiser; zu Denkmälern am Rhein allgemein: KÖRNER, Denkmäler.

¹⁶ Zu den Strapazen der frühneuzeitlichen Fußreise: GRÄF/PRÖVE, Wege, S. 111-114.

¹⁷ BAEDEKER, Rheinreise 1849, S. I.

erliche Individualisten geeignet, nicht aber für einen quantitativ bedeutsamen Reiseverkehr am Rhein. Bis ins frühe 19. Jahrhundert war die Kutsche das einzige nennenswerte Transportmittel, mit dem Reisende an den Rhein kommen konnten.¹⁸ Der in Preußen vorangetriebene Chausseebau ab dem 18. Jahrhundert und Verbesserungen in der Fahrzeugbautechnik hatten Fortschritte hinsichtlich Geschwindigkeit und Komfort der Kutschfahrten gebracht.¹⁹ Vielerorts wurden Stundensteine statt der üblichen Meilensteine aufgestellt, die die verbleibende Fahrtzeit anzeigten und damit das in dieser Zeit wachsende Interesse am zügigen Vorankommen zum Ausdruck brachten.²⁰ Zudem boten Kutschen im Vergleich zu Reisenden, die zu Fuß oder zu Pferd unterwegs waren, zumindest ein gewisses Maß an Sicherheit.²¹ Wenige Wohlhabende waren mit der Privatkutsche unterwegs, wie etwa der bereits erwähnte Lord Byron.²² Diejenigen, die sich kein eigenes Gefährt leisten konnten, waren auf die Postkutschen angewiesen, die seit dem 18. Jahrhundert über ein weites Wegenetz und eine Vielzahl von Stationen verfügten.²³ Trotz der genannten Vorteile, die die Kutschen boten, waren sie für die Beförderung von großen Menschenmengen und deren Gepäck ungeeignet: Zu begrenzt war die Transportleistung, zu hoch die Fahrpreise für die Reisenden. Der Kilometersatz lag zu Beginn des 19. Jahrhunderts bei 1 Thlr. und 12 Sgr.²⁴, was im Vergleich zu den späteren Massenverkehrsmitteln sehr teuer war²⁵. Außerdem kam es nicht selten vor, dass Wege infolge von starken Regenfällen unpassierbar wurden.

2.2.1. Die Dampfschiffahrt

Einen revolutionären Durchbruch erlebte der Verkehr im Rheintal mit der Dampfschiffahrt. Das erste Dampfschiff fuhr 1816 rheinaufwärts bis Köln, 1817 bis Koblenz²⁶. Der erste regelmäßige Dampferverkehr zwischen Köln und Mainz wurde 1827 von der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln aufgenommen.²⁷ Das neue Verkehrsmittel zeichnete sich dadurch aus, dass es vergleichsweise schnell war, den Reisenden auch mit viel Gepäck eine sichere und bequeme Fahrt garantierte und eine ge-

¹⁸ Zur Kutschenreise allgemein liegen zahlreiche Arbeiten vor; beispielhaft seien hier genannt: BEYRER, Postkutschenreise; DERS., Coupé; NORTH, Revolution; BRUNE, Nützlichkeit; sehr anschaulich und reich bebildert: LÖSCHBURG, Reiseleid, S. 126-142.

¹⁹ BRUNE, Nützlichkeit, S. 126f.; BEYRER, Postkutschenreise, S. 62-85.

²⁰ GRÄF/PRÖVE, Wege, S. 256.

²¹ BEYRER, Coupé, S. 140f.

²² SCHEUREN, Lord Byrons Rheinreise, S. 28.

²³ BEYRER, Postkutschenreise, S. 193-235.

²⁴ LOTZ, Verkehrsentwicklung, S. 16.

²⁵ Vergleiche hierzu Tabelle I weiter unten.

²⁶ MAAS, Fremdenverkehr, S. 20.

²⁷ VOIGT, Verkehr, S. 243.

waltige Transportleistung erbringen konnte. Zahlreiche Regulierungen des Rheins, die während des 19. Jahrhunderts durchgeführt wurden, sorgten für eine zusätzliche Verbesserung und Sicherung des Schiffsverkehrs.²⁸ Der Fortschritt, den die Dampfkraft für die Fahrleistung der Schiffe bedeutete, war enorm: Schon das erwähnte erste Dampfschiff von 1816 hatte für die Strecke von Rotterdam bis Köln 4,5 Tage benötigt, was ungefähr ein Drittel der Zeit war, die die bis dahin gängigen Lastschiffe mithilfe von Zugpferden unterwegs gewesen waren (mindestens 14 Tage).²⁹ Im Unterschied zu diesen Treidelkähnen wurden die neuen Dampfschiffe ausschließlich für den Transport von Personen und Eilgütern eingesetzt.³⁰

Von der Reisegeschwindigkeit abgesehen gewann das Verkehrsmittel zusätzlich dadurch an Attraktivität, dass die Fahrt an sich schon als Genuss oder sogar als Attraktion wahrgenommen werden konnte: Anders als die holprige Kutschfahrt führte die Schiffstour ruhig den Fluss entlang, bot damit die beste Aussicht auf die Rheinlandschaft und ermöglichte den Reisenden zudem, auch an Bord zu speisen. So warb 1827 die Dampfschiffahrtsgesellschaft in der Cölnischen Zeitung: *„Auf den Schiffen ist für Table-d’hote sowohl als für anständige Restauration gesorgt; alles zu billigen Preisen“*.³¹ Ähnlich äußerte sich einige Jahre später auch der Baedeker-Reiseführer: *„Die Verpflegung auf den Schiffen wird von der der besten Gasthöfe nicht übertroffen, auch die Preise sind verhältnißmäßig nicht zu theuer“*.³² Köln und Mainz waren die Endpunkte der Hauptstrecke, die seit 1827 befahren wurde; feste Anlegestellen gab es zu dieser Zeit in Koblenz und Bonn, weitere „Haltestellen“, wo die Passagiere mit Kähnen vom Land abgeholt wurden, waren Königswinter, Rolandseck, Remagen, Linz, Andernach, Neuwied, Boppard, St. Goar, Caub, Bacharach, Bingen und Eltville.³³ Wie später bei der Bahn gab es auch auf den Dampfschiffen verschiedene Reiseklassen, die preislich weit auseinander fielen. So gab es den *„Pavillon“*, sozusagen die Erste Klasse, die nach Auskunft des Baedeker allerdings außer von *„fürstlichen Personen, absonderungssüchtigen Engländern oder Kranken“* kaum gemietet wurde³⁴, dann die *„große Cajüte“*, die *„vordere Cajüte“* und den *„Matrosen-Raum für Bedürftige“*. Die Erste Klasse kostete das Vierfache, die Zweite Klasse das Dreifache und

²⁸ SCHMIDT/LANGE, Rheinbrücken, S. 284; CUSTODIS, Verkehr, S. 322ff.

²⁹ RIEMANN, Rheinlust, S. 204.

³⁰ STÜLPNAGEL, Verkehrsentwicklung, S. 18.

³¹ Beilage zu Nro. 8 der Cölnischen Zeitung, Samstag den 2.6.1827, Abfahrt der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffe zwischen Cöln und Mainz, während der Monate Juni, Juli und August 1827; für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde, in: StAK, ZS III / 63 / 1.

³² BAEDEKER, Rheinreise 1849, S. V.

³³ Beilage zu Nro. 8 der Cölnischen Zeitung, Samstag den 2.6.1827, Abfahrt der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffe zwischen Cöln und Mainz, während der Monate Juni, Juli und August 1827; für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde, in: StAK, ZS III / 63 / 1.

³⁴ BAEDEKER, Rheinreise 1849, S. IV.

die Dritte Klasse das Doppelte der untersten Kategorie.³⁵ Ermutigt durch den schnellen Erfolg der in Köln ansässigen „Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ wurde 1836 ein zweites derartiges Unternehmen in Düsseldorf gegründet: die „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“. Diese Konkurrenz hatte für die Reisenden nicht nur eine Verbesserung des Angebots, sondern auch eine drastische Preisreduktion von bis zu 40% zur Folge, der erst durch eine Einigung 1840 Einhalt geboten wurde.³⁶

Tabelle I: Fahrtpreise der Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft um 1849 (Thlr., Sgr.)*

	Erste Klasse	Zweite Klasse	Dritte Klasse
von Köln nach			
Bonn	21 Sgr.	14 Sgr.	7 Sgr.
Königswinter	1 Thlr.	20 Sgr.	10 Sgr.
Andernach	2 Thlr. 15 Sgr.	1 Thlr. 20 Sgr.	25 Sgr.
Koblenz	3 Thlr. 9 Sgr.	2 Thlr. 5 Sgr.	1 Thlr. 3 Sgr.
Boppard	4 Thlr.	2 Thlr. 20 Sgr.	1 Thlr. 10 Sgr.
Bacharach	5 Thlr. 6 Sgr.	3 Thlr. 14 Sgr.	1 Thlr. 22 Sgr.
Bingen/Rüdesheim	5 Thlr. 21 Sgr.	3 Thlr. 24 Sgr.	1 Thlr. 27 Sgr.

* Tabelle erstellt nach: Baedeker, Rheinreise 1849, S. III.

Hatte bei Gründung des Kölner Unternehmens eine Fahrt von Köln nach Mainz in der Ersten Klasse 8 Thaler und 8 Silbergroschen gekostet, so lag der Preis zwei Jahrzehnte später nur noch bei 6 Thalern und 18 Silbergroschen.³⁷ Für eine Fahrt von Köln nach Bonn musste der Fahrgast zur Jahrhundertmitte 21 Sgr. für die Erste Klasse („Pavillon“), 14 Sgr. für die Zweite Klasse („Salon oder große Cajüte“) und 7 Sgr. für die Dritte Klasse („Vorcajüte“) bezahlen; nach Koblenz waren es 3 Thlr. und 9 Sgr. (2 Thlr. 5 Sgr.; 1 Thlr. 3 Sgr.), nach Bingen und Rüdesheim 5 Thlr. und 21 Sgr. (3 Thlr. 24 Sgr.; 1 Thlr. 27 Sgr.). Der Vergleich mit den oben genannten Preisen der Kutschfahrten zur Jahrhundertwende (1 Thlr., 12 Sgr. pro Kilometer) zeigt, wie günstig die Schiffsreise war. Verständlicherweise konnte sich auf Grundlage derartig guter Beförderungsbedingungen in den folgenden Jahren der Fremdenverkehr am Rhein voll entfalten. Allein im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens steigerte die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft die Zahl der beförderten Personen von 18.851 (1827) auf 153.391 (1837). Zusammen mit dem Düsseldorfer Konkurrenzunternehmen, mit dem die Kölner Reederei 1853 die Betriebsgemeinschaft „Rhein-

³⁵ Beilage zu Nro. 8 der Cölnischen Zeitung, Samstag den 2.6.1827, Abfahrt der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffe zwischen Cöln und Mainz, während der Monate Juni, Juli und August 1827; für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde, in: StAK, ZS III / 63 / 1.

³⁶ SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 22f.; Jolmes, Geschichte, S. 15f.

³⁷ Beilage zu Nro. 8 der Cölnischen Zeitung, Samstag den 2.6.1827, Abfahrt der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffe zwischen Cöln und Mainz, während der Monate Juni, Juli und August 1827; für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde, in: StAK, ZS III / 63 / 1; und: Baedeker, Rheinreise 1849, S. III.

Dampfschiffahrt“ gebildet hatte³⁸, wurden 1856 erstmals mehr als eine Million Fahrgäste auf dem Rhein befördert, 1900 waren es fast 1,5 Millionen, im letzten Friedensjahr (1913) etwas unter zwei Millionen.³⁹

In der zweiten Jahrhunderthälfte wurden die Schiffe mehr und mehr luxuriös ausgestattet. So wurden einige neue, komfortabel ausgestattete Salondampfer und Doppeldeckschiffe seit Ende der 1860er Jahre in Dienst genommen, die teilweise den großen, prunkvollen amerikanischen Flussschiffen nachempfunden waren.⁴⁰ Seit der Jahrhundertwende wurde die Flotte der Köln-Düsseldorfer um Schnell dampfer erweitert, die mit 1.250 PS, 15 km/h Bergfahrt und 22 km/h Talfahrt eine deutlich höhere Leistung als die übrigen Schiffe erbringen konnten; als letzter dieser Expressdampfer wurde 1912 die „Kaiser Wilhelm II.“ in Betrieb genommen.⁴¹ Zu Beginn des Ersten Weltkrieges verfügte die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft über 32 Schiffe, sechs Salonschiffe, zwölf Doppeldecker, zwölf Promenadendecker und zwei Glattdeckschiffe.⁴²

Mit der zuletzt angesprochenen immer luxuriöseren Ausgestaltung der Rheinschiffahrt folgten die Betreiber dem Trend der Zeit. Es mag mit der Entfaltung der Hochindustrialisierung zusammenhängen, dass sich auch auf internationaler Ebene im Bereich des Fremdenverkehrs seit etwa den 1880er Jahren besondere Arten von Luxusreisen herausbildeten.⁴³ An dieser Stelle sei als besonders exponiertes Beispiel solcher Luxusreisen nur der Orient-Express genannt, der 1883 seine erste Fahrt aufnahm. Damit ist das Stichwort für die wesentliche verkehrstechnische Innovation des 19. Jahrhunderts gefallen, die neben der Dampfschiffahrt ebenfalls eine wichtige Rolle für den mittelhheinischen Fremdenverkehr hatte: die Eisenbahn.

2.2.2. Eisenbahnen im Mittelrheintal

Die Geschichte der Eisenbahn im 19. Jahrhundert ist umfassend erforscht.⁴⁴ Es muss an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden, dass die immens steigende Mobilität der Bevölkerung generell erhebliche Auswirkungen auf das Reiseverhalten der Menschen in Deutschland und Europa hatte. Ein Blick auf die Eisenbahnkilometer, die sich seit Eröff-

³⁸ NAPP-ZINN, 100 Jahre, S. 14ff.; TREUE, 150 Jahre.

³⁹ Siehe hierzu die Tabellen AI und AII im Anhang.

⁴⁰ JOLMES, Geschichte, S. 14; RIEMANN, Rheinlust, S. 205; BAEDEKER, Rheinlande 1876, S. XV.

⁴¹ BÖCKING, Geschichte, S. 192ff.; Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Jahresbericht 1912, S. 4, in: StAD, XXIII 867.

⁴² 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVEREIN RHEINLAND, S. 26; Treue, 150 Jahre.

⁴³ RIEMANN, Rheinlust, S. 205f.

⁴⁴ Aus der Flut von Forschungsliteratur zur Geschichte der Eisenbahn in Deutschland stehen als Standardwerke hervor: ZIEGLER, Eisenbahnen; FREMDLING, Eisenbahnen; FREMDLING/FEDERSPIEL/KUNZ, Statistik; GALL/POHL, Eisenbahn.

nung der ersten Bahnen in den 1830er Jahren expansiv ausweiteten, mag einen groben Eindruck von den wachsenden Reisemöglichkeiten der Bevölkerung vermitteln:

Tabelle II: Eisenbahnkilometer im Deutschen Reich (in der Rheinprovinz) bis zum Ersten Weltkrieg*

	Hauptbahnen	Nebenbahnen	Kleinbahnen	gesamt
1840	469 (22)	-	-	469 (22)
1850	5856 (321)	-	-	5856 (321)
1860	11.089 (945)	-	-	11.089 (945)
1870	18.667 (1590)	-	-	18.667 (1590)
1881	20.125 (2410)	2838 (321)	-	32.963 (2731)
1890	30.352 (2366)	11.011 (1036)	-	41.363 (3402)
1900	30.923 (2450)	18.715 (1294)	4275 (393)	53.912 (4137)
1913	33.303 (2760)	27.662 (1989)	10.374 (801)	71.340 (5550)

* Tabelle erstellt nach: Ziegler, Eisenbahnen, S. 551 ff. (Tabelle A2).

Allein zwischen 1840 (62 Mio. Personenkilometer) und 1870 (4,4 Mrd. Personenkilometer) steigerte sich die Personentransportleistung durch die Eisenbahnen im Deutschen Reich um etwa das Siebzigfache.⁴⁵ Gleichzeitig verbilligten sich auch die Fahrpreise.⁴⁶ Am Mittelrhein begann der Ausbau einer Eisenbahnstrecke zunächst linksrheinisch, als 1836 auf Initiative einer Vereinigung Bonner Bürger eine Verbindung zwischen Köln und Bonn gebaut wurde. Auf dieser Strecke verkehrten Mitte der 1840er Jahre im Tagesdurchschnitt etwa 1.700 Personen. 1856 wurde die Strecke bis Rolandseck fortgeführt, 1858 bis Remagen, Neuwied und Koblenz, 1859 war das Mittelrheintal zwischen Köln und Bingen linksrheinisch vollständig durch die Eisenbahn erschlossen.⁴⁷ Selbstverständlich spielten beim Eisenbahnbau in der Regel wirtschaftliche und militärische Erwägungen eine entscheidende Rolle. Eine besondere Ausnahme stellt in dieser Hinsicht der Ausbau der Strecke von Bonn nach Rolandseck dar: Diese Linie wurde eigens für den Preußischen König Friedrich Wilhelm IV. angelegt, weil er das Rheintal so sehr schätzte, dass er die Endstation, den Bahnhof Rolandseck, sogar als Freizeitwohnsitz einrichten ließ.⁴⁸ Hinsichtlich des Fremdenverkehrs bedeutete dies zweierlei: Zum einen wurde dadurch die Strecke

⁴⁵ ZIEGLER, Eisenbahnen, S. 15.

⁴⁶ Ebenda; FREMDLING, Eisenbahnen, S. 55-59.

⁴⁷ SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 29f.; zum linksrheinischen Ausbau der Eisenbahn auch: FUCHS, Eisenbahnprojekte, S. 161-176.

⁴⁸ KNOLL, Herausbildung, S. 43.

fortgesetzt, was auf Grund von Rentabilitätsabwägungen in dieser Weise wohl kaum passiert wäre, zum anderen entstand ein besonderer Publikumsmagnet in Form des Monarchen, dessen Nähe viele Reisende suchten. Es ist anzunehmen, dass „von der königlichen Teilnahme am Rheintourismus [...] mit höchster Wahrscheinlichkeit auch ein Werbeeffekt für diese Form des Fremdenverkehrs ausgegangen sein“ wird.⁴⁹

Rechtsrheinisch fand der Ausbau der Bahnstrecke sehr verzögert statt. 1856 wurde zwar die Bahnverbindung zwischen Wiesbaden und Rüdesheim fertiggestellt, um eine rechtsrheinische Uferstrecke südlich von Köln wurde jedoch jahrelang ohne Ergebnis gerungen. Statt dessen wurde zunächst unter Umgehung des Rheintales dem Bau einer Eisenbahnlinie von Köln nach Gießen und von dort nach Ehrenbreitstein der Vorzug gegeben. Militärisch-strategische Erwägungen der preußischen Regierung und die Kollision verschiedener kleinstaatlicher Interessen verhinderten lange Zeit den Bau einer durchgehenden Uferstrecke, die erst sehr spät und Schritt für Schritt zustande kam.⁵⁰ Erst zu Beginn der 1870er Jahre war rechtsrheinisch eine durchgehende Uferstrecke fertiggestellt.⁵¹

Auch wenn nicht präzise quantifiziert werden kann, welche konkrete Wirkung die Erschließung des Mittelrheins durch die Eisenbahn auf die touristische Entwicklung hatte, so steht doch außer Frage, dass der Eisenbahnbau eine wesentliche Voraussetzung hierfür war. Dabei spielte die Tatsache, dass das Mittelrheintal an die Fernverbindungen angeschlossen wurde, vielleicht eine noch wichtigere Rolle als die Möglichkeit, sich per Eisenbahn durch das Tal fortzubewegen. Zwar verkündete 1864 die dreizehnte Auflage des Baedekers in jubelnden Tönen, dass man „*nicht in sechs, sondern in einem Tage [...] jetzt auf der Eisenbahn von Basel bis Emmerich fahren*“⁵² könne, hinsichtlich der touristisch genussvollen Fortbewegung im Mittelrheintal wurde jedoch noch 1892 im Reiseführer folgende Empfehlung ausgesprochen:

„Im engeren Rheintal, zwischen Mainz und Cöln, sollten Vergnügungsreisende namentlich rheinabwärts durchweg dem Dampfschiff den Vorzug geben.[...] Die nach allen Seiten ungehinderte Aussicht, die frische Luft auf dem

⁴⁹ Ebenda, S. 44.

⁵⁰ FUCHS, Eisenbahnprojekte, S. 176-202; DERS., Rheintal, S. 541f.

⁵¹ Hierzu differieren die Angaben ein wenig: Winkel datiert die Fertigstellung der rechtsrheinischen Strecke auf 1869, nach einer Darstellung über Königswinter wurde die Strecke Köln-Frankfurt 1870 eröffnet, das gleiche Datum nennt die Linzer Stadtgeschichte, eine Honnefer Stadtgeschichte nennt für die Eröffnung der Strecke Köln-Niederlahnstein das Jahr 1871, vergleiche: WINKEL, Wirtschaft, S. 462; SCHYMA, Stadt, S. 33; BURGHARD/KAPSER, Linz, S. 321; HAAG, Winzendorf, S. 103f.; ohne genaue Datierung: HÜBSCHEN/KREFT-KETTERMANN, Entwicklung, S. 17.

⁵² BAEDEKER, Rheinlande 1864, S. IX.

*Wasser, die Freiheit der Bewegung bei guter Verpflegung sind unbestrittene Vorzüge vor der Eisenbahn.*⁵³

Für die Reisenden bedeutete der Eisenbahnbau eine große Erweiterung der Reise- und Transportmöglichkeiten, für die Rheinschifffahrt war die Eisenbahn eine gewichtige Konkurrenz insbesondere im Bereich des Gütertransports, wodurch sich nach und nach der Fahrbetrieb der Schifffahrtsunternehmen auf den Personentransport reduzierte.⁵⁴ Da hierzu bislang jedoch keine detaillierten Untersuchungen vorliegen, bleibt nur zu vermuten, dass die Ausgestaltung von Preisen und Angeboten der konkurrierenden Beförderungsmittel von dem Wettbewerb durchaus beeinflusst wurden.

Wenn man von der Bedeutung beider Verkehrsmittel spricht, so muss auch die Bedeutung der Kombination beider Transportmöglichkeiten erwähnt werden, wie auch der Blick in die zeitgenössischen Reiseführer bestätigt: *„Eisenbahnen und Dampfschiffe bieten in den Rheinlanden mehr als irgendwo sonst in Deutschland Gelegenheit zur Abwechslung in der Wahl der Beförderungsmittel.“*⁵⁵ So wurden auch verschiedentlich kombinierte Fahrkarten angeboten, die auf bestimmten Strecken das Umsteigen von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt ermöglichten.⁵⁶ Man konnte wahlweise schnell oder gemächlich mit Muße durch das „romantische Rheintal“ fahren, was zweifellos eine Besonderheit dieses Reisegebiets war.

2.2.3. Kleinbahnen, Droschkenwesen, weitere außergewöhnliche Transportmittel und Anfänge des motorisierten Straßenverkehrs

Neben den beschriebenen großen Transporteinrichtungen von Schiff und Eisenbahn bildeten sich nach und nach in den einzelnen Orten viele verschiedene Angebote des Personennahverkehrs heraus, die die für den wachsenden Fremdenverkehr so wichtigen Möglichkeiten zur Mobilität erheblich steigerten.

Hinsichtlich der wichtigen Verbindung der beiden Rheinufer erfüllten schon seit Jahrhunderten zahlreiche Fähren eine unentbehrliche Funktion, denn Brücken über den Rhein entstanden erst im Laufe des 19. Jahrhunderts an wenigen Stellen.⁵⁷ Darüber hinaus boten auf dem Fluss neben den genannten Schifffahrtsunternehmen zahlreiche kleinere Betriebe Bootsfahrten für Urlauber an.⁵⁸

⁵³ BAEDER, Rheinlande 1892, S. XII.

⁵⁴ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 100.

⁵⁵ BAEDER, Rheinlande 1892, S. XII.

⁵⁶ BAEDER, Rheinlande 1905, S. XIV.

⁵⁷ Hierzu beispielsweise: BLÄSER, Betrachtung; SCHMIDT/LANGE, Brücken.

⁵⁸ SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 78.

Auch das umfangreiche Droschkenwesen, das in den meisten mittelrheinischen Orten schon im frühen 19. Jahrhundert entstanden war, richtete sich gezielt auf die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs aus. Denn die Kutschfahrtunternehmen lebten in erster Linie davon, Touristen von ihren Ankunftsstellen, dem Bahnhof oder der Schiffsanlegestelle, zu den Beherbergungsbetrieben zu transportieren oder sie auf Rundfahrten zu den örtlichen Sehenswürdigkeiten zu fahren.⁵⁹

Zudem war auch der Ausbau von örtlichen Straßenbahnen, der um die Jahrhundertwende einsetzte, besonders für den Tagesausflugsverkehr recht bedeutend – so etwa der seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert geplante und 1912 vollendete Bau der Straßenbahnverbindung zwischen Bonn und Königswinter.⁶⁰

Der motorisierte Straßenverkehr hingegen stand vor dem Ersten Weltkrieg noch ganz am Anfang und gewann erst in den 1920er Jahren allmählich an Bedeutung. 1914 war in Königswinter der erste Antrag auf Zulassung von Automobildroschken gestellt worden⁶¹, in Köln wurden die Pferdekutschen für Rundfahrten erst nach dem Krieg durch motorisierte Fahrzeuge abgelöst.⁶²

In manchen Orten gab es außergewöhnliche Besonderheiten, wie etwa die Beförderung auf den Drachenfels: Seit Anfang des 19. Jahrhunderts waren für den beschwerlichen Aufstieg Esel angeboten worden; 1883 wurde die von Zeitgenossen als „technisches Wunderwerk“ bestaunte Drachenfelsbahn als erste Zahnradbahn Deutschlands errichtet und stellte damit nicht nur eine komfortable Transportmöglichkeit auf den Berg, sondern auch an sich eine Attraktion dar, die zahlreiche Besucher anzog und beförderte.⁶³ Ihr folgten am Mittelrhein weitere Zahnradbahnen zum Niederwalddenkmal bei Rüdesheim (1884) und auf den dem Drachenfels benachbarten Petersberg (1889).⁶⁴

2.2.4. Die Bedeutung und nachhaltige Problematik des Verkehrswesens im Mittelrheintal

Quantitativ ist schwer zu ergründen, in welchem Verhältnis die Beförderung von Reisenden durch Dampfschiffahrt und Eisenbahn zueinander stand. Es ist anzunehmen, dass

⁵⁹ Ebenda, S. 74f.; StAKw, Bestand Königswinter 2524; NOWACK, Trinkgeld, S. 45f.

⁶⁰ Zu den Planungen: Echo des Siebengebirges vom 6.3. und 10.4.1897; zum Bau: StAKw, Bestand Königswinter 2037.

⁶¹ Echo des Siebengebirges vom 9.1.1914 (hier entnommen aus: StAKw, Bestand Königswinter 2524).

⁶² KRUDEWIG, Entwicklung I, S. 171.

⁶³ Hierzu ausführlich: SEIDEL, Drachenfelsbahn.

⁶⁴ GÖTTERT, Rüdesheim, S. 344; SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 34ff.

auch die Eisenbahn, gerade auch für Fernreisende eine sehr wichtige Rolle spielte. Allerdings stellt die Dampfschiffahrt von ihren Anfängen an zweifellos eine besondere Spezifik und auch einen besonderen Reiz des Tourismus im Mittelrheintal dar. Dabei ging es nicht mehr länger allein um die Beförderung zum Reiseziel. Vielmehr gehörte – anders als die Bahnreise – die „Schiffstour“ bald zum Programm einer typischen „Fahrt an den Rhein“. So war die Eisenbahn gewiss sehr wichtig für die Herausbildung des Tourismus am Mittelrhein; das Verkehrsmittel, das das Klischee der Rheinreise auch in ästhetischer Hinsicht am meisten prägte, war jedoch zweifellos das Dampfschiff.

War die Eisenbahn hinsichtlich ihrer Beförderungsfunktion unbedingte Voraussetzung für die touristische Entfaltung, so war sie von problematischen Nebenerscheinungen begleitet, die von Anfang an für Diskussionen sorgten: Die Belästigung, Umweltbelastung und Beeinträchtigung der „Romantik“ durch Lärm, Dreck und Linienführung. Insbesondere der – durch die landschaftlichen Gegebenheiten oft erzwungene – Trassenverlauf der Bahn blieb für das Rheintal auch in langfristiger Hinsicht ein großes Problem, da an vielen Stellen das Bild von Landschaft und Orten verunstaltet wurde. So hat beispielsweise Linz bis heute darunter zu leiden, dass die Eisenbahnschienen zwischen Ortskern und Rhein liegen, wodurch der Blick auf den Rhein unterbrochen und der Bau einer Rheinuferpromenade nicht möglich ist. Ein Reiseführer von 1931 kommentierte die Bausünden der Vergangenheit folgendermaßen:

*„[...] Man ist mit einer unglaublichen Rücksichtslosigkeit gegen die rheinischen Städte vorgegangen, als man zu beiden Seiten des Stroms die gleichförmigen langweiligen eisernen Schienenstränge anlegte. Der Teufel, der am Oberrhein in den Märchen eine große Rolle spielt, soll nachträglich alle die Eisenbahnbaumeister holen, die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hier gewütet haben! Ohne das Stadtbild zu schonen, hat man drauf los gebaut und die Vorderseite der Städte, die sie dem Strom zuwandten, durch die Schienenwege verhunzt“.*⁶⁵

2.3. Von den Reiseberichten zu den Reiseführern: Reiseliteratur als Indikator für Zunahme und Wandel des Reisens im 19. Jahrhundert

Im vorangegangenen Kapitel war anhand der Entwicklung der Dampfschiffahrtsgesellschaften angedeutet worden, wie stark der Reiseverkehr am Mittelrhein in der zweiten

⁶⁵ EULENBERG, Rheinland, S. 55; dass das Problem bis heute gegenwärtig ist, heben beispielsweise hervor: BECKER/KLOTH, Tourismus, S. 44.

Hälfte des 19. Jahrhunderts anstieg. Neben diesen Zahlen gibt es einen weiteren sehr aussagekräftigen Indikator für die Zunahme des Fremdenverkehrs am Rhein: die Reiseführer. Die quantitative Entwicklung der Reiseführerliteratur, die Vielzahl der verschiedenen Rheinreiseführer und die außerordentlich häufige Wiederauflage der Bände zeugt von einer immensen Nachfrage nach den Büchern und dementsprechend von einer enormen Popularisierung des Reisens am Rhein. Schon in der ersten Hälfte des Jahrhunderts konnte der Reisende zwischen vielen verschiedenen, hier nicht im Einzelnen aufzuzählenden Reisehandbüchern wählen, die in erstaunlich kurzen Abständen aktualisiert wurden.⁶⁶ Allein Baedekers Rheinreiseführer – der bis heute populärste Reiseführer – wurde nach der ersten Auflage von 1832 bis ins 20. Jahrhundert hinein im Rhythmus von drei bis vier Jahren immer wieder neu aufgelegt und erschien 100 Jahre nach der ersten Veröffentlichung schon in der 34. Auflage (1931).⁶⁷ Übrigens war es bezeichnend für die Bedeutung der Rheinreise in dieser Zeit, dass Baedeker sein später umfangreiches Verlagsprogramm mit einem Reiseführer über die Rheinlande startete.

Aber nicht nur die zahlenmäßige Entwicklung der Reiseführer ist aussagekräftig. Auch die qualitative Veränderung der Reiseführer lässt auf veränderte Bedürfnisse der nun stärker emanzipierten Reisenden schließen. Denn schon im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts wichen die Bände nach und nach von ihrer ursprünglichen Form der Reisebeschreibung ab. Statt dessen bildete sich eine „entpersonifizierte“ Form der Reiseführerliteratur heraus⁶⁸, in der die Person des Verfassers als derjenige, der die Reise „vorgelebt“ hat und nun von ihr erzählt, zugunsten nüchterner Information in den Hintergrund rückte, wodurch die Reiseführer immer mehr die Gestalt eines Ratgebers annahmen. Schon 1849 gestaltete Karl Baedeker die sechste Auflage seines Rheinreiseführers vollkommen neu, indem er das erklärte Ziel verfolgte, „*die Unabhängigkeit des Reisenden so viel als möglich zu befördern, und ihn von der kostspieligen und lästigen Begleitung der Lohnbediensteten zu befreien*“.⁶⁹ Dabei ist der Wandel der Reiseführer sicherlich eher als Symptom denn als Ursache der touristischen Veränderungen anzusehen.⁷⁰ War früher der Reisebericht auch häufig als Ersatz für das eigene Reiseerlebnis geschrieben und gelesen worden, so ging es bei der neuen Form des Reiseratgebers tatsächlich darum, den Leser durch präzise Hinweise zu Unterkunfts- und Beförderungsmöglichkeiten in den einzelnen Orten sowie

⁶⁶ FRÜHAUF, Reisebeschreibungen, S. 223-233; SCHEUREN, Rheinreise, S. 60ff.; zu den Entwicklungen im Reiseverlagswesen: HINRICHSSEN, Entstehung.

⁶⁷ HINRICHSSEN, Baedeker's Reisehandbücher, S. 92-97; FRÜHAUF, Reisebeschreibungen, S. 239-243.

⁶⁸ Siehe zu dieser Kategorisierung: LAUTERBACH, Baedeker, S. 213f.

⁶⁹ BAEDEKER, Rheinreise 1849, Vorwort.

⁷⁰ SPODE, Tourismus, S. 55.

durch kartografische Informationen in die Lage zu versetzen, eine eigene Reise zu unternehmen.⁷¹ Auch die äußere Form der handlichen „Taschen“-Bücher, die bequem in der Reisetasche mitgeführt werden konnten, weist auf ihre Gebrauchsfunktion. Was aus Sicht des literarisch Interessierten auch als „Verkümmern“ der Gattung der Reiseliteratur interpretiert und beklagt werden kann⁷², war notwendige Folge der veränderten Ansprüche an klare Sachinformation.

Bei einem Vergleich der verschiedenen Baedeker-Ausgaben kommt die zunehmende Selbstverständlichkeit des Reisens zum Ausdruck. So fehlen beispielsweise in der Ausgabe von 1876 die ausführlichen Ratschläge, die in früheren Auflagen für das alltägliche Verhalten auf der Reise gegeben worden war. Hatten die Bände bis dahin noch detailliert über das geeignete Gepäck und das angemessene Trinkgeld informiert und eindringlich vor falschen Rechnungen und sonstigen Gaunereien gewarnt, wodurch sich der Eindruck aufdrängte, dass das Reisen am Rhein noch etwas Abenteuerliches hatte, so war in der 19. Auflage (1876) von solchen Widrigkeiten keine Rede mehr.⁷³ Statt dessen kamen in späteren Auflagen Informationen hinzu, die ihrerseits ein Licht auf die veränderten Verhältnisse des Reise- und Ausflugsverkehrs am Rhein werfen: In der Ausgabe von 1899 berichtet ein eigenes kurzes Kapitel über Möglichkeiten für Radfahrten am Rhein, was in der Auflage von 1892 noch nicht der Fall gewesen war.⁷⁴

2.4. Die Vielfalt der Reiseformen im 19. Jahrhundert – wer reiste wie?

Hinsichtlich der allgemeinen geschichtlichen Entwicklung des Reisens und der allmählichen Herausbildung eines Fremdenverkehrs im heutigen Sinne werden für das 19. Jahrhundert mehrere „touristische“ Erscheinungsformen als Vorläufer unterschieden, die zum Teil aufeinander folgten, zum Teil aber auch parallel verliefen.

Es ist hier nicht Aufgabe, die einzelnen Motive der Reisenden des 19. Jahrhunderts detailliert zu erforschen. Dennoch sollen einige in der Forschung hierzu angesprochenen Aspekte zusammengetragen, auf das Mittelrheintal bezogen und der weiteren Untersuchung vorangeschickt werden.

⁷¹ RIEMANN, Rheinlust, S. 210.

⁷² ELKAR, Reisen, S. 51.

⁷³ BAEDEKER, Rheinlande 1849, S. VII-X; BAEDEKER, Rheinlande 1864, S. XIV-XVII; BAEDEKER, Rheinlande 1876.

⁷⁴ Vergleiche: BAEDEKER, Rheinlande 1892 und BAEDEKER, Rheinlande 1899, S. XIVf.

2.4.1. Die (Bade-)Reise des Adels und ihre bürgerliche Kopie

Das in der Tradition der „Grand Tour“ stehende Reisen des Adels wurde bereits erwähnt. Die mondäne Luxusreise, häufig in berühmte Bäder wie z.B. Bad Ems, kann als Bestandteil der adligen Selbstinszenierung verstanden werden und damit als Versuch, sich von anderen sozialen Schichten abzuheben. Natürlich gehörte es gerade bei der Badereise mit den Kurangeboten vordergründig meist zum Ziel der Reise, für die Heilung, Pflege oder einfach nur Erholung der Reisenden zu sorgen. Daneben spielte das Motiv der Repräsentation aber durchweg eine prägende Rolle für das Verhalten der Reisenden wie auch den Charakter der Orte. Demonstrativer Konsum wurde zur Schau getragen, was sich auch sehr deutlich an den herrschaftlichen Hotels zeigte, die sich schon durch ihre äußere Erscheinung von anderen Häusern abhoben.⁷⁵ Derartige Palasthotels waren vorzugsweise direkt an der Rheinpromenade gelegen, während die bescheideneren Beherbergungsstätten häufig etwas zurückgelegen in Seiten- oder Parallelstraßen zu finden waren.⁷⁶

Auch die Tatsache des „Zeitvertreibs“ galt gerade in Zeiten der zunehmend industriell verdichteten und intensivierten Arbeitswelt als besonderer Luxus, der durch das Lustwandeln in Kurparks oder auf der Promenade öffentlich vorgeführt wurde. Deswegen war die Einrichtung solcher Anlagen, insbesondere einer Promenade in den Rheinstädten unverzichtbar. Gerade in diesem Phänomen des „Zeitvertreibs“ liegt ein grundsätzliches Strukturmerkmal der touristischen Reise, die sich dadurch von anderen Reiseformen, wie etwa der Geschäftsreise abgrenzt.

Eine besondere Steigerung erfuhr der Müßiggang in manchen Bädern durch die Spielkasinos. Besonders seit ab 1838 in Frankreich die Spielbanken gesetzlich verboten worden waren, erlebten diese in Deutschland stillschweigend geduldeten Einrichtungen beispielsweise in Bad Ems und Wiesbaden eine Popularität, durch die auch zahlreiche Ausländer angezogen wurden.⁷⁷ Ein besonders prominentes Beispiel der literarischen Verarbeitung dieses Themas ist der Protagonist in Dostojewskis Roman „Der Spieler“, der in Bad Ems seinen Niedergang erleidet.⁷⁸ Welche Bedeutung die Spielbanken als Anziehungspunkte gehabt hatten, zeigte sich durch den rapiden Rückgang der Besucherzahlen in den entspre-

⁷⁵ KEMPER, Rheinhotels; zu theoretischen Fragen der Hotelarchitektur sehr gut: KNOLL, Herausbildung, S. 58-61; zur Repräsentationsarchitektur in der Kurstadt Wiesbaden: FUHS, Orte, S. 198-218; zur gesellschaftlichen Bedeutung von demonstrativem Müßiggang und Konsum theoretisch grundlegend: VEBLEN, Theorie, insbesondere S. 41-84.

⁷⁶ Zum Aspekt des demonstrativen, öffentlichen „Promenierens“ sehr interessant: König, Kulturgeschichte, S. 28ff., 38-42; zur angesprochenen baulich-topographischen Besonderheit für das Beispiel Königswinter: SCHYMA, Stadt, S. 52ff. und NOWACK, Licht, S. 56f.

⁷⁷ SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 37f.; DODT, Fremdenverkehrslandschaften, S. 111.

⁷⁸ Dostojewski war selbst 1874 in Bad Ems gewesen; vgl. SOMMER, Kur, S. 558f.

chenden Bädern, nachdem im Dezember 1872 sämtliche Kasinos geschlossen worden waren.⁷⁹

Ein zentraler Aspekt gerade für die Frühzeit des Tourismus ist die Anziehungskraft von Prominenz. Man zeigte sich gerne in der Nähe illustrier Persönlichkeiten und sah darin eine Steigerung des eigenen Prestiges – dies galt für hohen wie niederen Adel genauso wie für das nachrückende Bürgertum. Für die jeweiligen Orte und die einzelnen Hotels wiederum bedeutete das einen Gewinn an Popularität und Anziehungskraft – so war beispielsweise Koblenz als Königsresidenz lange Zeit Publikumsmagnet.⁸⁰ Noch heute weisen in vielen Badeorten zahlreiche Straßennamen oder Gedenktafeln auf berühmte Besucher der Vergangenheit hin, wodurch letztlich auch zum Ausdruck kommt, welche Bedeutung diese auch für das Selbstverständnis des jeweiligen Ortes hatten und bis heute haben.⁸¹

Nach dem Adel entdeckte das durch die Industrialisierung zu großem Wohlstand gekommene Bürgertum das Reisen. Zwar können keine genauen zeitlichen Abschnitte festgelegt werden, klar ist aber, dass die bürgerliche Reise erst im Laufe des 19. Jahrhunderts entstand und sich hinsichtlich Reisemotivation und Reiseverhalten in vielen verschiedenen Formen ausprägte.

Für besonders wohlhabende Bürgerliche hatte die adlige Reise Vorbildcharakter. In der Imitation des adligen Reiseverhaltens wurde der soziale Aufstieg des Großbürgertums manifest. Denn auch das Großbürgertum reiste zunehmend in demonstrativem Luxus, suchte die Nähe zur Prominenz und lebte den Müßiggang.⁸² Damit wurden im Verlauf des 19. Jahrhunderts die Unterschiede zwischen adligem und großbürgerlichem Reiseverhalten zunehmend nivelliert – nach wie vor blieb die „mondäne Reise“ mit den beschriebenen repräsentativen Attributen aber Privileg der besonders Reichen in der gesellschaftlichen Oberschicht.

Neben diese außerordentlich mondäne Art des Reisens, die zum großen Teil in den berühmten Badeorten stattfand, traten nach und nach auch andere, weniger exklusive Reiseformen. Denn auch in weniger wohlhabenden Schichten des Bürgertums wurde es während des 19. Jahrhunderts üblich, zu verreisen.

⁷⁹ SCHNABEL, Fremdenverkehr, S. 40.

⁸⁰ KRUEWIG, Entwicklung I, S. 71ff.

⁸¹ Siehe beispielsweise: SOMMER, Kur, S. 2; Bad Honnefs königliche Zeiten.

⁸² Zu dem sehr komplexen Prozeß der Imitation des adligen Lebensstils durch das Großbürgertum allgemein: WEHLER, Gesellschaftsgeschichte III, S. 714, 722f.

So wenig wie man genaue zeitliche Marken setzen kann, so wenig kann man streng voneinander abgrenzbare Typen der bürgerlichen Reise darstellen. Der Wunsch nach Bildung, Erholung, Alltagsflucht und die Sehnsucht nach der Ferne waren unterschiedliche Motive einer allgemein wachsenden Reiselust in der bürgerlichen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts.⁸³ Wie diese Motive im Einzelnen gewichtet waren, ob Familien oder Einzelne vorwiegend aus Bildungsinteresse verreisten, oder um sich zu erholen oder um großbürgerlichen Habitus zu imitieren, war individuell verschieden.

In manchen Beispielen zeigt sich ein vorrangiges Bildungsinteresse: Sehenswürdigkeiten wurden mit dem informierenden Buch in der Hand besucht, die ganze Reise wurde tagebuchartig dokumentiert, Skizzen wurden angefertigt.⁸⁴ In anderen Fällen mag das Erholungsziel im Vordergrund gestanden haben, der Spaziergang, die Rundfahrt mit Boot oder die Einkehr in Gasthäuser. Und auch der Aspekt des demonstrativen Müßiggangs und Konsums darf nicht aus den Augen verloren werden: Die immense Zahl der Ansichtskarten, die eifrig von den Reisenden in die Heimat geschickt wurden, deutet darauf hin, dass die Tatsache des Reisens im bürgerlichen Milieu durchaus prestigeträchtig war – allein an Pfingsten 1913 meldete die Poststelle in Königswinter 45.000 versendete Postkarten.⁸⁵

Die angesprochenen Aspekte zeigen, dass man von „der“ Bildungsreise oder „dem“ Erholungsurlaub nur in idealtypischer Form sprechen kann, da sich die verschiedenen, im Einzelnen schwer aufzuspürenden Reismotive miteinander vermischten.

Das gleiche gilt für den Reisetyp der „Sommerfrische“, die sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als „kleinbürgerliches Äquivalent zur Badereise“ bzw. als preisgünstige Erholungsalternative zum teuren Kuraufenthalt herausbildete.⁸⁶ Beschreiben lässt sich die idealtypische Form eines solchen Urlaubs in folgender Weise: Die bürgerliche Großstadtfamilie reiste auf das Land, um dort ein paar Wochen des Sommers zu verbringen; im Vordergrund stand die Erholung; die Reise hatte wenig prestigeträchtigen Charakter und auch keinen Bildungszusammenhang; das Reiseziel war nicht allzu weit von der Heimat entfernt, so dass Kosten und Strapazen der Reise begrenzt blieben; zuletzt gehörte auch die Anbindung an die (bäuerliche) Gastgeberfamilie zum „Programm“, ebenso wie die jährliche, gewohnheitsmäßige Wiederkehr in dieselbe Sommerfrische.⁸⁷

⁸³ Zur Vielfalt des bürgerlichen Reisens im 20. Jahrhundert finden sich zahlreiche Beispiele bei: SOÉNIUS, Wirtschaftsbürgertum, S. 321-342.

⁸⁴ Hierzu exemplarisch: KRAMERS/SCHEUREN, Bildungsreise.

⁸⁵ Diese Zahlen wurden Jahrzehnte später rückblickend referiert: Vertreter des Einzelhandels Königswinter an das Stadtverordnetenkollegium Königswinter, Königswinter, den 23.4.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

⁸⁶ SCHEUCH, Ferien, S. 305 [Zitat]; BECHER, Geschichte, S. 218f.

⁸⁷ SCHEUCH, Ferien, S. 312.

Bei genauerem Hinsehen stellt sich der Begriff der „Sommerfrische“ jedoch als recht unscharf heraus. Insbesondere in der werberischen Praxis wurde seit dem frühen 20. Jahrhundert der Begriff recht beliebig für die positive Charakterisierung verschiedener Erholungsorte benutzt.

So wie man unterschiedliche Reiseformen hinsichtlich Motivation und Realisierung schwer voneinander unterscheiden kann, so schwer fällt es auch, den sich im Mittelrheintal herausbildenden Fremdenverkehr und die entsprechenden Fremdenverkehrsorte zu kategorisieren. Wie erwähnt wurden die kleinen Rheinstädtchen wie etwa Bacharach, Oberwesel, St. Goar, Boppard, Rhens, Vallendar, Neuwied, Andernach, Leutesdorf, Brohl, Niederbreisig, Linz, Erpel, Remagen, Unkel, Königswinter oder Mehlem mal als Luftkurort, mal als Sommerfrische bezeichnet⁸⁸, ohne dass erkennbar wäre, weshalb mal die eine, mal die andere Charakterisierung gewählt worden war. Während man in wenigen Fällen wie Breisig oder Honnef tatsächlich von Kurorten mit ihrer spezifischen Ausprägung eines Kurangebots und der entsprechenden Badegäste reden kann⁸⁹, stellten die übrigen Orte eine Art Mischform dar, was sich auch in der wechselnden Kennzeichnung der oben genannten Beispiele widerspiegelt.

Die architektonische Ausprägung dieser Orte, die durch die herrschaftlichen Hotels an der Rheinpromenade und die weiter zurückliegenden Hotels zweiten Ranges charakterisiert waren, wurde bereits angesprochen. Wer waren aber die Gäste im Mittelrheintal? Hier gibt es in Ermangelung ausreichender Quellen nur wenige Hinweise. Einen kleinen Einblick, der sicher nicht als repräsentativ gelten kann, erlaubt eine Fremdenliste der Hotelgäste in Königswinter von 1867.⁹⁰ Leider ist dies die einzige derartige Quelle aus dieser Zeit, so dass es nicht möglich ist, eine chronologische Reihe der Gästeprofile zu erstellen, um etwaigen Veränderungen in der Zusammensetzung der Nationalitäten bzw. der regionalen oder auch der sozialen Herkunft nachzuspüren. Zudem muss bei der vorliegenden Quelle berücksichtigt werden, dass auf dieser als Beilage zur Regionalzeitung erschienenen Liste möglicherweise nur eine prominente Auswahl der Gäste ausgewiesen wurde. Dennoch gibt die Übersicht eine Momentaufnahme, in der sich der oben beschriebene Mischcharakter eines mittelrheinischen Fremdenverkehrsortes widerspiegelt: Von den genannten 71 Gästen waren 42 (59,2%) in der näheren Umgebung, d.h. im Rheinland, Münsterland oder Westfalen wohnhaft. Etwa drei Viertel der Gäste (53 = 74,7%) waren Deutsche. Der An-

⁸⁸ RITTER, Kurorte, S. 49.

⁸⁹ Zum Kurbetrieb in Honnef beispielsweise: LANDESKONSERVATOR RHEINLAND, Bad Honnef, S. 16.

⁹⁰ Fremden-Liste, Sonntag, 22. September 1867, Beilage zum Echo des Siebengebirges, in: AHS, Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtsgewerbe); siehe auch Tabelle AIII im Anhang.

teil, den die Familien (mit Kindern) an den Einzelmeldungen hatten, lag bei etwa einem Viertel (17 = 23,9%), weitere sechs (8,5%) Herren reisten „mit Frau“. Interessant ist der Blick auf die Berufsangaben: Unter den insgesamt 51 Angaben wiesen sich 21 Personen (41,2%) als Kaufleute und ebenso viele als Rentiers oder „*Particulare*“ aus. Hier zeigt es sich deutlich: Die „Reichen“ bestimmten das Bild, darunter Besitzbürger und andere Wohlhabende zu gleichen Teilen.

Vergleicht man diesen Befund mit Angaben aus prominenten Badeorten wie etwa Bad Ems, so zeigt sich, dass auch das Publikum im kleinen Rheinstädtchen durchaus reich war, anscheinend aber etwas weniger international wie im mondänen „Weltbad“, wo der Anteil der ausländischen Gäste im selben Jahr bei 31,62% lag.⁹¹ Auch waren „Stargäste“ wie etwa eine Gräfin, die „mit *Dienerchaft*“ aus Constantinopel angereist war, oder der Gutsbesitzer aus Livland sowie der Rittergutsbesitzer aus Posen in Königswinter eher die Ausnahme⁹², während vergleichbare Prominente in Bad Ems alltäglich waren.⁹³ Was in Königswinter besonders ins Auge fällt, ist die vergleichsweise große Zahl der Gäste aus Industriegebieten wie etwa Barmen und Elberfeld, und auch der außerordentlich hohe Anteil der Stadtbewohner unter den Besuchern ist signifikant. Soweit man von den mitunter etwas vagen Angaben darauf schließen kann, waren unter den 53 deutschen Gästen maximal drei zur ländlichen Bevölkerung zu zählen.

Es steht außer Frage, dass das Reisen im 19. Jahrhundert weitgehend Privileg der besonders Reichen blieb, was sich auch in der untersuchten Gästeliste von Königswinter widerspiegelte. Allerdings zeigte das Beispiel der Sommerfrische, dass sich die Gewohnheit des Urlaubs nach und nach auch auf andere, weniger wohlhabende Gesellschaftsgruppen ausdehnte. Voraussetzung dafür, dass auch abhängig Beschäftigte Urlaub machen konnten, war – abgesehen vom Finanziellen – die Einführung von Urlaubsregelungen. Dies war ein langwieriger Prozeß.

2.4.2. Urlaubsregelungen vor dem Ersten Weltkrieg: Beamte, Angestellte und Arbeiter

Für Beamte und Angestellte war bis in die 1870er Jahre hinein bezahlter Urlaub nur in Ausnahmefällen zur Genesung oder Erholung der Beschäftigten vorgesehen. Diese muss-

⁹¹ SOMMER, Kur, S. 713, Tabelle 3.

⁹² Fremden-Liste, Sonntag, 22. September 1867, Beilage zum Echo des Siebengebirges, in: AHS, Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtsgewerbe); siehe auch Tabelle AIII im Anhang.

⁹³ SOMMER, Kur, S. 223-234.

ten als Voraussetzung für die Bewilligung eine ärztliche Bescheinigung vorlegen, was in der Praxis aber offenbar recht großzügig gehandhabt wurde.⁹⁴ Nachdem im Reichsbeamtenengesetz von 1873 erstmals für Reichspostbeamte ein jährlicher Urlaub von 8 Tagen eingeführt worden war, wurde seit den 1880er Jahren nach und nach auch anderen höheren und mittleren Beamten und Angestellten Urlaub gewährt.⁹⁵ 1901, im Jahr der ersten – wenn auch lückenhaften – statistischen Erhebung über die Verbreitung des Urlaubs im Deutschen Reich, bekamen immerhin 39% der gezählten Angestellten regelmäßig, weitere 8% auf Wunsch Urlaub.⁹⁶

Für Fabrikarbeiter sah die Situation anders aus. Denn auch gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es für Arbeiter noch keinerlei Rechtsansprüche auf Urlaub. Erste Ansätze einer Urlaubsgewährung gab es nur ganz vereinzelt in wenigen Unternehmen, in denen die Betriebsinhaber besonders verdiente Arbeiter mit freier Zeit belohnten. Ein solcher, nur in besonderen Fällen gewährter Urlaub zielte meist auf die Disziplinierung und Bindung einzelner Arbeiter an das Unternehmen und hatte eindeutig Ausnahmecharakter. Zudem wurden den wenigen Arbeitern, die in den Genuss einiger Tage Urlaub kamen, häufig auch Art und Ort der Erholung vorgeschrieben. Von einer flächendeckenden und quantitativ in Erscheinung tretenden Praxis des Arbeiterurlaubs kann also für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg keine Rede sein.⁹⁷ Deswegen hielt es ein zeitgenössischer Beobachter für dringend erforderlich, *„die moralische Pflicht zur Feriengewährung den Arbeitgebern zum Bewusstsein [zu] bringen“*.⁹⁸ Allerdings ist bemerkenswert, dass es in der Arbeiterschaft offensichtlich gar kein nennenswertes Bewusstsein für das Thema „Ferien“ bzw. „Urlaub“ gegeben zu haben scheint. So bemerkte eine Broschüre des Metallarbeiterverbandes von 1913, *„dass sich die Arbeiter bis jetzt nicht viel damit befassen [konnten], Ferien zu fordern“*, und formulierte deswegen das Ziel, den Verbandsmitgliedern deutlich zu machen, *„dass die Ferien ein gutes und würdiges Objekt unseres Strebens und Kämpfens sind“*, und dass es notwendig sei, *„die hohe Bedeutung der Ferien zu erkennen und sie seinen Mitarbeitern klarzumachen“*.⁹⁹ Abgesehen von den Aspekten der geringen freien Zeit und des kaum ausgebildeten Bedürfnisses einer Freizeitgestaltung bleibt fraglich, ob ange-

⁹⁴ REULECKE, Montag, S. 221.

⁹⁵ Ebenda, S. 222.

⁹⁶ Ebenda, S. 223.

⁹⁷ Ebenda, S. 224ff.; STEIGER, Kooperation, S. 71-74; WEHLER, Gesellschaftsgeschichte III, S. 782.

⁹⁸ HEYDE, Urlaub, S. 201.

⁹⁹ Arbeiterferien unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Metallindustrie, hrsg. vom Vorstand des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, Stuttgart 1913, S. 32 und 77, zitiert nach: REULECKE, Montag, S. 239.

sichts der sehr beschränkten Budgets der Arbeiterhaushalte überhaupt genügend Geld für Reiseunternehmungen übrig gewesen wäre.¹⁰⁰

Auch wenn es im ausgehenden 19. Jahrhundert noch keine Urlaubsansprüche für Arbeiter gab, so wurde immerhin 1890 im Zusammenhang mit Kaiser Wilhelms „Neuem Kurs“ die Frage der Sonntagsarbeit aufgegriffen und in der Gewerbeordnung von 1891, dem sogenannten „Arbeiterschutzgesetz“, eine gewerbliche Sonntagsruhe für Arbeiter vorgeschrieben, die in den darauf folgenden Jahren schrittweise auch durchgesetzt wurde.¹⁰¹

Ansätze einer Förderung der Arbeitererholung, die mit Reisen einherging, gab es in Form einiger Arbeiterfreizeitorganisationen, die seit dem späten 19. Jahrhundert gegründet wurden.¹⁰² Während die meisten dieser Einrichtungen Sport- und Wandervereine waren, verfolgten die Touristenorganisationen in erster Linie kulturelle Ziele der Arbeiterbildung. Die größte Organisation, die explizit auch das Ziel einer Erholung der Arbeiter anstrebte, war der 1895 in Wien gegründete Touristenverein „Die Naturfreunde“, der seit 1908/09 auch in Deutschland eine Niederlassung hatte.¹⁰³ Insgesamt blieb aber das Ausmaß solcher Arbeiterfreizeitorganisationen so gering, dass sie zumindest bis zum Ersten Weltkrieg keine spürbaren Einflüsse auf den Fremdenverkehr am Mittelrhein bekamen. So ist also davon auszugehen, dass vor Beginn der Weimarer Republik im Mittelrheintal die Zahl der individuell reisenden Gäste aus der Arbeiterschaft verschwindend gering war und Arbeiter höchstens als Tagesausflügler aufgetreten sein dürften.

Damit ist eine wichtige Ausnahme angesprochen: Betriebsausflüge, die zu besonderen Anlässen ganze Belegschaften an den Rhein brachten. So berichtete das Echo des Siebengebirges 1897 von einem samstäglichem Ausflug, den das „ganze Fabrik-Personal“ eines Industrieunternehmens aus Elberfeld anlässlich der Silbernen Hochzeit des Fabrikbesitzers nach Königswinter unternommen habe. Dabei fällt besonders der ausgeprägt patriarchale Charakter der Unternehmung ins Auge, bei der die Fabrikarbeiter ähnlich einer Familie vom Familienoberhaupt eingeladen wurden:

„In der Restauration Bellinghausen wurde das Frühstück, Mittag- und Abendessen eingenommen, auf dem Drachenfels der Kaffee. Beim Mittagmahl wurde sämtlichen [sic!] Tischgenossen ein Becher credenzt, welcher den Eltern

¹⁰⁰ Zur Situation der Arbeiter vor 1914 ausführlich: WEHLER, Gesellschaftsgeschichte III, S. 772-804.

¹⁰¹ REULECKE, Montag, S. 219.

¹⁰² Hierzu ausführlich: BUCHSTEINER, Arbeiter, S. 49-142.

¹⁰³ BAGGER, Arbeiterkultur, S. 36f.; zu den Naturfreunden ausführlich die Sammelbände: ZIMMER, Zeit; ZIMMER/ERDMANN, Kampf.

*des Jubelpaares gelegentlich deren Silbernen Hochzeit verehrt worden war“.*¹⁰⁴

Der Drachenfels stellte hier offensichtlich schon wie selbstverständlich das typische Ausflugsziel dar.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg scheint der Sonntagsausflug von Arbeitern schon eine etwas größere Dimension bekommen zu haben. Der Verschönerungsverein für das Siebengebirge berichtet 1913 hierzu:

*„Das Siebengebirge wird heute nicht mehr wie früher lediglich von Naturfreunden und Wohlhabenden aufgesucht, es ist noch viel mehr in der guten Jahreszeit die Erholungsstätte der rheinischen Arbeiterschaft der waldarmen Großstädte geworden. Nach Hunderttausenden jährlich strömen die Arbeiter mit Bahnen und Schiffen dahin, um nach schwerer Arbeit in der freien Natur – losgelöst von Mühen und Sorgen – für einen Tag Erholung und Freude zu suchen und zu finden“.*¹⁰⁵

Zwar neigen solche Berichte generell zu Verzerrungen, insbesondere wenn ihnen jegliche quantitative Grundlage fehlt. Die aufgezeigte Tendenz einer Zunahme des Ausflugsverkehrs mit Beteiligung der Arbeiter ist aber durchaus glaubwürdig, zumal mit den angesprochenen Sonntagsregelungen auch die Voraussetzung dafür geschaffen worden war.

2.4.3. Der Ausflugsverkehr

Neben der Zunahme der eigentlichen Urlaubsreisen, die definitionsgemäß mit mehreren Übernachtungen verbunden waren, gab es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit dem wachsenden Tagesausflugsverkehr eine weitere wichtige Veränderung der Reise- bzw. Freizeitgewohnheiten, die sich deutlich in den bereits angesprochenen, immens steigenden Beförderungszahlen der Dampfschiffahrtsgesellschaften niederschlug.

Die Verbreitung des Reisens in den oberen Gesellschaftsschichten, eine allgemeine Veränderung der Freizeitgewohnheiten¹⁰⁶ und die wachsenden Möglichkeiten der Mobilität führten dazu, dass immer größere Menschenmengen freie Tage dazu nutzten, einen Ausflug an den Rhein zu machen.¹⁰⁷ Eine wichtige Ursache der neuen „Kultur“ des Sonn-

¹⁰⁴ Echo des Siebengebirges vom 7.7.1897.

¹⁰⁵ Verschönerungsverein Siebengebirge an den Landrat in Siegburg, 21.10.1913, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592.

¹⁰⁶ Hierzu ausführlich: MAASE, Vergnügen, S. 16-114.

¹⁰⁷ Siehe u.a.: KNOLL, Reisen, S. 339.

tagsausflugs ist aber auch in der zunehmenden Verstädterung zu sehen.¹⁰⁸ Denn Reisen und Urlaub waren von ihrer Entstehung an in erster Linie Phänomene der städtischen Gesellschaft, was sich übrigens auch in der Analyse der Gästeliste Königswinters gezeigt hatte. Insofern scheint der Zusammenhang zwischen den parallel stattfindenden Trends einer zunehmenden Urbanisierung und dem wachsenden Ausflugsverkehr signifikant: Bei Reichsgründung lag der Anteil der großstädtischen Bevölkerung (100.000 und mehr Einwohner) in Deutschland bei 4,8%, 1913 waren es 21,3%.¹⁰⁹ Versucht man den Personenkreis der Ausflügler zu ergründen, fällt auf, dass es offensichtlich weniger die Familien oder Einzelne waren, die diese Art der Wochenendgestaltung entdeckten; als der Ausflugsverkehr im späten 19. Jahrhundert einsetzte, scheinen es vor allem Gruppen, Vereine oder sonstige Zusammenschlüsse gewesen zu sein, die für einen Tagesaufenthalt an den Rhein kamen. Das geht aus Zeitungsberichten ebenso hervor wie aus den zahlreichen tariflichen Ermäßigungen, die die Bahn für Fahrten größerer Gesellschaften anbot.¹¹⁰ Der Verlauf solcher Ausflüge, etwa nach Königswinter, liest sich in der berichtenden Regionalzeitung meist nach demselben Muster: Nach der Ankunft – zumeist mit dem Schiff – kehrte die Ausflugsgesellschaft in eines der örtlichen Lokale oder Hotels ein, danach wurde der Drachenfels bestiegen und nach einem weiteren Gasthofbesuch der Ort wieder Richtung Heimat verlassen. Nicht selten ist den Berichten der „feucht-fröhliche“ Charakter der Ausflüge zu entnehmen:

„Dann traf gegen Mittag die Unterofficier-Vorschule aus Jülich, 320 Schüler, 9 Officiere und 22 Unterofficiere, per Extradampfer hier ein, begleitet von ihrer Militärcapelle. Diese an der Spitze, marschierte die Schaar bis zum Fuße des Drachenfels, um im Gasthof zum Drachenfels (Schlemmer) einzukehren. Während die Schüler, Unteroffiziere und Musiker das Mittagessen einnahmen, sprachen die Herren Offiziere der reich ausgestatteten Frühstückstafel zu. Dann marschierte man auf den Drachenfels, wo für die durstigen Kehlen Bier aufgelegt war. Der Rückmarsch erfolgte durch das Nachtigallenthal zurück zum Restaurant Schlemmer, wo mittlerweile für die Officiere das Diner und

¹⁰⁸ TENFELDE, Tag, S. 28ff.; zur „Landpartie“ als Bestandteil der bürgerlichen Kultur: BAUSINGER, Sonntagsstaat.

¹⁰⁹ WEHLER, Gesellschaftsgeschichte III, S. 512; zu diesem Zusammenhang auch: SPODE, Tourismus, S. 58.

¹¹⁰ Z.B. Echo des Siebengebirges vom 12.5.1897: „Die Eisenbahnverwaltung gewährt bei Reisen größerer Gesellschaften auf Anforderung hin Fahrpreisermäßigung insofern, als den Theilnehmern Rückfahrten zum Preise der einfachen Fahrkarten verausgabt werden. - Bedingt ist, daß die Zahl der Theilnehmer mind. 30 ist und 100 Personen nicht übersteigt. (Bei Reisen von 100 Theilnehmern und mehr wird zweckmäßig ein Sonderzug beantragt.)“.

für die jungen Soldaten der Kaffee serviert worden. Später entwickelte sich im Saal und auf der Terrasse ein recht fröhliches Leben; es wurde musicirt, gesungen und getanzt. Der Gastgeber erntete für die gute Bedienung reiches Lob. Gegen 8 Uhr dampfte die junge Kriegerschar wieder stromabwärts.“¹¹¹

Ähnlich wie bei den einzelnen Urlaubern fällt auch bei den Ausflugsgesellschaften auf, dass sehr viele Gruppen aus den nahegelegenen Industrieregionen kamen. So wurden an verschiedenen Wochenenden etwa eine „Gruppe aus Hagen mit Extrazug“¹¹² erwähnt, Vereine aus Elberfeld¹¹³, Gesangsvereine aus Bochum und Solingen, ein Krieger-Verein aus Elberfeld¹¹⁴ oder Bürger-Vereine aus Barmen und Elberfeld¹¹⁵.

Die mangelnde quantitative Erfassung des Ausflugsverkehrs wurde als grundsätzliches Problem der Fremdenverkehrswissenschaft bereits angesprochen. Dies gilt für das 19. Jahrhundert, für das ohnehin kaum Zahlen vorliegen, in besonderer Weise. So kann das Ausmaß des Ausflugsverkehrs nur auf Grundlage von Berichten sehr vage umrissen werden. Danach scheinen die Tagestouristen allerdings sehr zahlreich gewesen zu sein – hierzu ein Beispiel von 1874:

„Namentlich hatte der Pfingstmontag, der sich bessern Wetters erfreute, eine ganz stattliche Anzahl von Touristen angelockt. Die schönsten Punkte unserer Gegend waren geradezu überschwemmt von fröhlichen Menschen. Wie groß die Menge derjenigen war, welche der Pfingstfeier im Grünen gehuldigt, bewiesen am Besten die gestern Abend von hier abgehenden Schiffe und Eisenbahnzüge; sie waren gefüllt bis zum letzten Plätzchen.“¹¹⁶

An den Sonntagen gab es an der Dampfer-Anlegestelle einen derartigen Andrang, dass man 1898 mit Eisenstangen einen Serpentinengang bilden musste, nachdem es Beschwerden darüber gegeben hatte, dass „sich beim Einsteigen, insbesondere auf das letzte, abends 9 ½ Uhr von Königswinter abgehende und nur bis Bonn fahrende Schiff jeden Abend die scandalösesten Scenen“ abgespielt hätten.¹¹⁷

Dazu passt die Meldung über einen Sommertag 1897:

¹¹¹ Echo des Siebengebirges vom 7.7.1897; siehe hierzu auch: NOWACK, Besucher, S. 23ff.

¹¹² Echo des Siebengebirges vom 15.6.1897.

¹¹³ Echo des Siebengebirges vom 3.7.1897.

¹¹⁴ Echo des Siebengebirges vom 7.7.1897.

¹¹⁵ Echo des Siebengebirges vom 21.7.1897.

¹¹⁶ Echo des Siebengebirges vom 27.5.1874.

¹¹⁷ Köln und Düsseldorf, 19.9.1898, Rheindampfschiffahrt Köln-Düsseldorfer an den Bürgermeister von Königswinter, Köln, Düsseldorf den 19.9.1898, in: StAKw, Bestand Königswinter 2895.

„Ueberhaupt wetteiferte am verflossenen Sonntag der hiesige Fremdenverkehr fast mit demjenigen eines Pfingsttages. Wir sahen, daß der letzte Abend-Dampfer abwärts, der scherzhaft auch der ‚Lumpensammler‘ genannt wird, nicht im Stande war, alle seiner Harrenden aufzunehmen. Ein Spaßvogel meinte, der Monats- und Quartalsschluß mit seiner lieben Gewohnheit, den Mammon aufzufrischen, sei nicht ganz unschuldig an der regen Wanderlust gewesen.“¹¹⁸

Eine der Voraussetzungen für einen regen Verkehr war das gute Wetter. Entsprechend häufig gab die oftmals schlechte Witterung Anlass zur Klage der betroffenen Gewerbetreibenden – ein Problem, das den Fremdenverkehr am Mittelrhein bis heute begleitet. Das gleiche gilt für den wachsenden Souvenirhandel, der sich als typische Begleiterscheinung des regen Ausflugsverkehrs herausbildete und für viele Anwohner zum Ärgernis wurde, was immer wieder zu Streitigkeiten und behördlichen Maßnahmen führte.¹¹⁹

Zuletzt muss noch der Blick auf eine weitere wichtige Entwicklung gerichtet werden, in deren Zusammenhang erstmals wenigstens ansatzweise auch von einer bewussten Fremdenverkehrsförderung gesprochen werden kann: die Jugendwanderbewegung, die etwa seit der Jahrhundertwende sehr populär wurde und auch den Rhein erreichte.

2.4.4. Jugendwanderbewegung und Herbergswesen

Die Jugendbewegung seit der Jahrhundertwende war in vielfältiger Weise bereits Gegenstand historischer Forschung und soll in ihren komplexen Zusammenhängen – Auflehnung und Protest gegen die Zwänge der bürgerlichen Gesellschaft des Kaiserreichs, die Verfolgung neuer Ideale usw. – hier nur so weit referiert werden, wie es für den Fremdenverkehr im Mittelrheintal relevant ist.¹²⁰ Geboren aus einem „Zurück-zur-Natur-Gefühl“¹²¹ auf der Suche nach „zivilisationsferner Einfachheit“¹²² gingen erstmals im Jahr 1896 Berliner Gymnasiasten auf Wanderfahrt. Naturerlebnis, Kameradschaft und lebensreformerische Ideale wie etwa der Verzicht auf die „Zivilisationsgifte“ Tabak und Alkohol standen im Zentrum der Gemeinschaftsideale, die schnell eine wachsende Anhängerschaft fanden. 1901 bekam die Bewegung einen organisatorischen Rahmen im Verein der „Wan-

¹¹⁸ Echo des Siebengebirges vom 7.7.1897.

¹¹⁹ Zur Herausbildung des Andenkengeschäfts am Mittelrhein: OESL, Gegenstände; WIDMANN, Souvenirs.

¹²⁰ Beispielsweise: PEUKERT, Zeit; oder der Sammelband: KOEBNER/JANZ/TROMMLER, Zeit;

¹²¹ RIEMANN, Rheinlust, S. 206.

¹²² PEUKERT, Zeit, S. 179.

dervögel“, der zehn Jahre nach seiner Gründung bereits etwa 15.000 Jungen und 2.000 Mädchen zu seinen Mitgliedern zählte.¹²³ Etwa zeitgleich war im Deutschen Reich eine große Zahl an Studenten- und Schülerherbergen entstanden – reichsweit gab es 1913 640 solcher Einrichtungen mit insgesamt 79.498 Besuchern.¹²⁴

Am Rhein war es der seit 1906/07 auf Initiative des Rheinischen Verkehrsvereins ausgebaute Rheinhöhenweg, der mit seinen anliegenden Herbergen eine ideale Infrastruktur für die Bedürfnisse der wandernden Jugend bot. An dem sprunghaften Anstieg, den die Übernachtungszahlen der Schülerherbergen, die erst in diesen Jahren entstanden, zu verzeichnen hatten, lässt sich ablesen, wie sehr auch der Rhein zum Anziehungspunkt für die wandernde Jugend wurde: Im Gebiet des Rheinischen Verkehrsvereins gab es im letzten Friedensjahr 17 Herbergen, deren Besucherzahlen sich seit der ersten Zählung 1908 beinahe vervierfacht hatten.¹²⁵ Von diesen 17 Herbergen waren elf im Mittelrheintal gelegen: Andernach, Bacharach, Bingen, Bornhofen, Braubach, Honnef, Linz, Lorch, Neuwied, Oberwesel, Rüdesheim. 1910 hatte Bingen die meistbesuchte Herberge Deutschlands, 1913 war es die Einrichtung in Honnef, worin sich die große Bedeutung widerspiegelt, die das Mittelrheintal für das Jugendwandern spielte.¹²⁶

2.5. Beginnende Förderung und Organisation des Tourismus im ausgehenden 19. Jahrhundert

Ein traditionelles Fremdenverkehrsgebiet wie das Rheintal konnte zunächst allein auf Grund „ursprünglicher Anziehungsfaktoren“ entstehen. Damit sind landschaftliche, klimatische oder sonstige Besonderheiten der Region angesprochen, durch die Reisende angezogen wurden.¹²⁷ Hinzu kamen die dargestellten geistesgeschichtlichen Konstellationen der Romantik, die die spezifisch positive Wahrnehmung der Rheinlandschaft verursachte. Für einen nachhaltigen Bestand und Ausbau des Fremdenverkehrs eines Reisegebietes war es allerdings in langfristiger Sicht notwendig, auch gezielte Fördermaßnahmen zu ergreifen. Entsprechende Entwicklungen zeichneten sich im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den meisten Fremdenverkehrsgebieten Deutschlands ab – so auch im Rheinland.

¹²³ Ebenda, S. 179f.

¹²⁴ KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 41f.

¹²⁵ 1908 waren es 2259 Besucher, 1913 zählte man 8613; Rheinischer Verkehrsverein: Jahresbericht für das Jahr 1913, S. 14, in: StAB, Pr 13/141.

¹²⁶ Rheinischer Verkehrsverein: Jahresbericht für das Jahr 1910, S. 14, 1913, S. 14, in: StAB, Pr 13/141.

¹²⁷ Hierzu in soziologisch-typisierender Betrachtungsweise: KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 47f.

Zu unterscheiden ist hierbei zwischen der Initiative einzelner Unternehmer auf der einen Seite, die Reisen organisierten und verkauften, und der strukturellen Förderung bestimmter Regionen auf der anderen Seite, die wiederum im Einzelnen sehr unterschiedliche Ausprägungen haben konnte.

Die Frage der professionellen Reiseorganisationen sei im Folgenden nur kurz skizziert, da diese lediglich am Rande auf den Fremdenverkehr im Rheinland abzielten und ihr Einfluss auf das Untersuchungsgebiet nur schwer abzuschätzen ist.

2.5.1. Unternehmerische Initiative: professionelle Reiseorganisationen und Reisevermittlung

Die beschriebene Herausbildung des bürgerlichen Reisens war begleitet und zum Teil auch vorangetrieben von unternehmerischen Initiativen, die im Bereich des professionellen Organisierens von Reisen einen neuen Markt entdeckten. Auch hierbei machten die Engländer den Anfang: Der Temperenzler Thomas Cook, dessen Name heute für eines der größten Reiseunternehmen der Welt steht, begann 1841 als erster damit, zunächst aus idealistischen Gründen Pauschalreisen für Gruppen zu organisieren.¹²⁸ Zunächst auf England beschränkt, weitete er seit 1855 sein Angebot auf Auslandsreisen aus. Neben seinen Pauschalarrangements erfand Cook den Hotelgutschein, mit dem Reisende Hotelaufenthalte schon vor Antritt des Urlaubs im Reisebüro buchen konnten.¹²⁹ Darüber hinaus entwickelte er als erster Ansätze für ein Reisesparsystem, mit dem er versuchte, auch Angehörigen der unteren Schichten das Reisen zu ermöglichen.¹³⁰ In dieser zumindest ansatzweise sozialpolitischen Motivation unterschied er sich von den deutschen Reiseveranstaltern, die in der zweiten Jahrhunderthälfte Cooks Geschäftsideen in Deutschland aufgriffen, dabei aber rein gewinnorientiert dachten. Hinsichtlich der kompletten Durchorganisation der Reisen hatte Thomas Cook auch für die deutschen Anbieter Vorbildcharakter.¹³¹ Diese boten in erster Linie exklusive Auslandsfahrten an und spielten somit im 19. Jahrhundert für den Rheintourismus keine Rolle, zumal ihr Geschäftsvolumen vergleichsweise bescheiden blieb.¹³²

Die englische Reiseagentur dagegen hatte auch den Rhein im Programm. Eine der ersten Cook-Reisen führte hier 1868 rheinaufwärts und machte Halt in Köln, in der Königsresi-

¹²⁸ Zur Geschichte von Thomas Cook und seiner Reiseagentur informativ, wenn auch romanhaft-verklärend: PUDNEY, Geschichte; außerdem u.a.: SCHERRIEB, Massentourismus, S. 89-92; FUSS, Geschichte, S. 29-41; LÖSCHBURG, Reiseleid, S. 144.

¹²⁹ FUSS, Geschichte, S. 36.

¹³⁰ SPODE, Tourismus, S. 56.

¹³¹ KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 23.

¹³² SPODE, Tourismus, S. 56; KEITZ, Reisen, S. 114; FUSS, Geschichte, S. 52-90.

denz Koblenz, dann in Mainz, Wiesbaden, Heidelberg und Bad Ems.¹³³ 1877 brachte Cook sogar ein Buch zum „Rhine Valley“ heraus.¹³⁴

Ohne Zweifel hat die Professionalisierung des Reisens durch Reisebüros und -agenturen für die Herausbildung des modernen Tourismus eine sehr wichtige Rolle gespielt – sowohl quantitativ, als auch qualitativ im Hinblick auf die verschiedenen Reiseformen und die strukturelle Prägung der Angebote. Hier liegt gleichzeitig aber auch der Ursprung dessen, was dem Massentourismus nach dem Zweiten Weltkrieg beißende Kritik eingebracht hat. Welche Ausmaße dieses organisierte Reisen am Mittelrhein im 19. Jahrhundert hatte, bleibt jedoch ungewiss. Die Tatsache, dass in den Jahresberichten des Rheinischen Verkehrsvereins ab 1904/05 keine Erwähnung solcher Reisegruppen oder irgendwelcher Reiseagenturen zu finden ist, deutet darauf hin, dass sie zumindest bis zum Ersten Weltkrieg nicht sehr ins Gewicht fielen.

2.5.2. Touristische Strukturförderung

2.5.2.1. Maßnahmen der Politik

Verschiedene politische Maßnahmen des 19. Jahrhunderts hatten eine nachhaltig positive Wirkung auf die touristische Entwicklung, auch wenn sie nicht unmittelbar fremdenverkehrspolitisch motiviert waren. Als herausragende Beispiele seien hier nur der Landschaftsschutz des Drachenfels seit den 1830er Jahren und die Errichtung des Niederwalddenkmals bei Rüdesheim von 1883 genannt. Im ersten Fall war der preußische König in einem zähen, über Jahre andauernden Ringen gegen die durch den Steinabbau drohende Zerstörung der inzwischen populären Silhouette des Drachenfels-Gipfels vorgegangen, indem er sich letztlich den Berg angeeignet hatte.¹³⁵ Dadurch war, übrigens zum ersten Mal in der deutschen Geschichte, ein Landschaftsschutz betrieben worden, der sich auch auf die weitere Entwicklung des Fremdenverkehrs sehr positiv auswirkte. Denn andernfalls wäre die Hauptattraktion des Siebengebirges verloren gewesen.

Das andere Beispiel war ebenfalls nicht mit Blick auf den Fremdenverkehr entstanden. Es waren vielmehr nationalpolitische Gründe, der Wunsch zur Demonstration nationaler Stärke, der nach dem gewonnenen Krieg 1870/71 zu den Planungen und der späteren Errichtung des Niederwalddenkmals, der „Wacht am Rhein“ bei Rüdesheim führte.¹³⁶ Dass

¹³³ KRUDEWIG, Entwicklung I, S. 71ff.

¹³⁴ Ebenda, S. 15.

¹³⁵ Zu diesem zwischen Kauf und Enteignung liegenden Vorgehen ausführlich: HARDENBERG, Drachenfels; außerdem: SCHEUREN, Berg, S. 15ff.; WIEMER, Verein, S. 23.

¹³⁶ EICHLER, Kaiser, S. 335f.

dadurch ein weiterer touristischer Anziehungspunkt entstand, war gewissermaßen eine positive Nebenwirkung des Projekts.

Das gleiche gilt für den geschilderten Ausbau der Eisenbahnstrecken, wovon der Tourismus als Randerscheinung profitieren konnte, ohne dass dies bei den Maßnahmen vorrangig angestrebt worden war. Von einer Fremdenverkehrspolitik staatlicherseits kann man für die Zeit des 19. Jahrhunderts somit nicht sprechen.

2.5.2.2. Gründungsphase der örtlichen Verkehrs- und Verschönerungsvereine

Auf kommunaler Ebene war die Situation ähnlich, denn hier entstanden im Kontext einer allgemeinen Entfaltung des Vereinswesens in der zweiten Jahrhunderthälfte¹³⁷ zahlreiche Verschönerungsvereine, beispielsweise 1865 in Oberlahnstein, 1869 für das Siebengebirge, 1872 in Boppard, 1877 in Breisig oder 1882 in Unkel¹³⁸, deren Aktivitäten zwar letztlich zu einer Förderung der touristischen Infrastruktur beitrugen, bei deren Gründung aber vor allem patriotische Beweggründe der Heimatpflege im Vordergrund standen – das gleiche galt für den 1906 gegründeten Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz¹³⁹. Die meisten dieser Verschönerungsvereine, die häufig erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts in „Verkehrs- und Verschönerungsvereine“ umbenannt wurden, waren auf private Initiative gegründet worden und sahen vor allem die Pflege des Orts- und Landschaftsbildes als ihre Hauptaufgabe an. So wurden zum Beispiel bequeme Spazierwege geschaffen und saubergehalten, Ruhebänke aufgestellt, Orientierungstafeln und Wegweiser angebracht. Mitunter lobte man öffentlichkeitswirksam Wettbewerbe aus, in denen der schönste Blumenschmuck des Ortes gekürt wurde.¹⁴⁰ Das Geld für solche Aktionen trugen die Verkehrsvereine vor allem durch Mitgliedsbeiträge und Spenden zusammen, manchmal auch durch Lotterien, wie sie beispielsweise 1906 vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Siebengebirge zur Beschaffung von Geldmitteln für die Erhaltung des Siebengebirges veranstaltet wurde.¹⁴¹

¹³⁷ Hierzu beispielsweise: TENFELDE, Entfaltung.

¹³⁸ RADERMACHER, Entwicklung, S. 449; ULBRICH, Naherholung, S. 358; ERLÉN, Fremdenverkehr, S. 245; MIßLING, Boppard II, S. 111; SCHLIP, Bad Breisig, S. 14; VOLLMER, Unkel, S. 225; auch in anderen Regionen des Deutschen Reiches entstanden zur gleichen Zeit ähnliche Vereine, siehe: FRESE, Naherholung, S. 342-346.

¹³⁹ WIEMER, Verein; zu dieser patriotischen Naturschutzbewegung auch in vergleichender Perspektive: DITT, Naturschutz, insbesondere S. 517-520.

¹⁴⁰ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 193.

¹⁴¹ Korrespondenz des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Siebengebirge betr. Veranstaltung einer Lotterie „zum Zwecke der Beschaffung von Geldmitteln zur Erhaltung des Siebengebirges“, Januar/Februar 1906, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592; Echo des Siebengebirges vom 22.3.1906.

Zu den Verschönerungsmaßnahmen zählte auch das Vorgehen gegen „wildes Plakatieren“ und die Reklame, die immer mehr das Bild der Fremdenverkehrsorte prägte.¹⁴² Seit Ende des 19. Jahrhunderts war es auch zunehmend der ungebremste Souvenirhandel, den die Vereine einzudämmen versuchten. Hier ging es nur sekundär um Fremdenverkehrsförderung, denn im Vordergrund stand der Schutz der Natur, der Landschaft und des typischen Bildes der eigenen Heimat vor den Auswüchsen des zunehmenden Touristenrummels. *„Alles sollte geschützt werden – vor den Geistern, die man verstärkt gerufen hatte“*.¹⁴³ Mit diesem Aspekt trat am Mittelrhein schon im späten 19. Jahrhundert eine für die Fremdenverkehrsbranche typische strukturelle Schwierigkeit auf, die zudem eines der Hauptargumente der gängigen Tourismuskritik im 20. Jahrhundert bildete: Denn attraktive Fremdenverkehrsgebiete sind grundsätzlich gefährdet, den Reiz, den sie ursprünglich als Reisegebiet hatten, durch die Folgen von Massenbetrieb und Kommerzialisierung zu verlieren.¹⁴⁴

Die Verkehrsvereine waren durch die Maßnahmen seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert dazu übergegangen, sich nicht nur für die Verschönerung von Ort und Landschaft und damit für die Förderung der touristischen Infrastruktur einzusetzen. Vielmehr versuchten sie zugleich, über den Charakter des örtlichen Fremdenverkehrs mitzubestimmen. Systematisch betrachtet, zerfiel das Tätigkeitsfeld der Verkehrsvereine von Anfang an in die Bereiche der „inneren“ und der „äußeren“ Werbung, insofern man sich darum bemühte, für die eigene Gemeinde nach außen zu werben, beispielsweise mit Anzeigen o.ä. („äußere Werbung“), und gleichzeitig versuchte, für eine Verschönerung der Gemeinde als Fremdenverkehrsort zu sorgen („innere Werbung“).¹⁴⁵

2.5.2.3. Der Rheinische Verkehrsverein

Bei der Tätigkeit der Verkehrs- und Verschönerungsvereine hatte sich als Nebenaspekt gezeigt, dass im Laufe der zweiten Jahrhunderthälfte der Tourist immer deutlicher als Wirtschaftsfaktor entdeckt und die Notwendigkeit der Tourismusförderung erkannt worden war. Diese zahlreichen regional beschränkten Initiativen auf überregionaler Ebene zusammenzufassen bzw. zu koordinieren, konnte nur von Vorteil sein. Aus dieser Einsicht heraus gründeten 24 Verkehrsvereine 1902 in Frankfurt am Main den „Bund deutscher

¹⁴² BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 193.

¹⁴³ RIEMANN, Rheinlust, S. 216.

¹⁴⁴ Zum komplexen und ambivalenten Verhältnis von Tourismus und Natur sehr differenziert: HENNIG, Reiselust, S. 102-123.

¹⁴⁵ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 192f.; KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 48f.

Verkehrsvereine“, dessen Zuständigkeit sich auf das gesamte Reichsgebiet erstreckte.¹⁴⁶ Da dieser sich jedoch „*nicht mit der notwendigen Sorgfalt jedem einzelnen Gebiet im gesamten Reich zuwenden*“ konnte, wurde 1904 auf Initiative des Düsseldorfer Verkehrsvereins der Rheinische Verkehrsverein gegründet.¹⁴⁷ Nach der Satzung verfolgte der Verein das Ziel, „*in gemeinsamer Tätigkeit mit Behörden, bestehenden Vereinen und Privaten das Reisen und den Aufenthalt am Rhein und seinen Nebentälern zu fördern und angenehm zu gestalten, und hierdurch auch die wirtschaftliche Entwicklung des Vereinsgebietes zu heben*“¹⁴⁸, denn es hatte in den Augen zahlreicher Beobachter den Anschein, dass das Rheinland als Reiseziel seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert an Anziehungskraft verloren hatte.¹⁴⁹ Als Verbandssitz wurde Koblenz wegen seiner innerhalb des Verbandsgebietes zentralen Lage und seiner Eigenschaft als Hauptstadt der Rheinprovinz gewählt.¹⁵⁰ Immerhin war für den Interessenverband auf diese Weise schon räumlich die Nähe zum Oberpräsidenten der Rheinprovinz gegeben. Mitglieder des Vereins waren Verkehrsvereine, Bade- und Kurverwaltungen, Gemeinden und Gemeindeverbände, Verkehrsgesellschaften, wirtschaftliche Vereinigungen sowie zahlreiche einzelne Hotels und sonstige Gewerbebetriebe, die vom Fremdenverkehr lebten.¹⁵¹ Finanziert wurde der Verein in erster Linie durch die Beiträge der Mitglieder, in Ausnahmefällen wurde für bestimmte Aktionen Geld gesammelt.¹⁵² Regional war das Verbandsgebiet zunächst nicht klar eingegrenzt. Zwar ergab sich schon aus dem Namen sowie aus der satzungsmäßigen Bestimmung die Zuständigkeit für das Gebiet am Rhein und seinen Nebentälern, die Mitgliedschaft von Städten wie Heidelberg, Frankfurt am Main oder Darmstadt zeigt jedoch, dass dies anfangs sehr großzügig aufgefasst wurde und man auch weit über die Grenzen der Rheinprovinz hinausreichte.¹⁵³

Zu den vorgesehenen Maßnahmen zählte der Einsatz für Verbesserungen im Verkehrswesen und vor allem eine umfangreiche Werbetätigkeit sowie verschiedene andere Maßnahmen zur Verbesserung des Fremdenverkehrs.¹⁵⁴ Hinsichtlich diverser Versäumnisse der Vergangenheit sprach der Direktor des Rheinischen Verkehrsvereins anlässlich der Vereinsgründung von „*Unterlassungssünden*“, womit er vor allem auf eine Vernachlässigung

¹⁴⁶ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 17.

¹⁴⁷ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 197 [Zitat]; 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 16ff.; ERNST, Unzählbar die Gäste, S. 103.

¹⁴⁸ Satzung des Rheinischen Verkehrs-Vereins, §1, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁴⁹ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 197; siehe zur Frage einer vermeintlichen Krise des mittelrheinischen Fremdenverkehrs in dieser Zeit Kapitel 2.6.

¹⁵⁰ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 19.

¹⁵¹ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 197; 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 20.

¹⁵² 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 22, 25.

¹⁵³ Ebenda, S. 19.

¹⁵⁴ Satzung des Rheinischen Verkehrs-Vereins, §2a-e, in: StAB, Pr 13/144.

der Werbetätigkeit anspielte: *„Während andere Gegenden eine größere Reklame gemacht haben, wie der Schwarzwald, die Schweiz u.a., hat der Rheinländer die Hände in den Schoß gelegt“*.¹⁵⁵ Darüber hinaus beklagte er die zu hohe Zahl „rückständiger“ Hotels, die nach seiner Einschätzung den damaligen Standards an Sauberkeit, Hygiene, Komfort und niedrige Preise nicht mehr gerecht wurden.¹⁵⁶

Entsprechend der Annahme, dass der Rückgang des Fremdenverkehrs vor allem auf die mangelhafte Werbetätigkeit der letzten Jahre sowie die zu hohen Preise der rheinischen Hotels zurückzuführen sei, richtete der Rheinische Verkehrsverein seine ersten Aktivitäten aus: So lud man zahlreiche Vertreter der Presse zu Ausflügen in *„weniger bekannte, aber hervorragend naturschöne Gegenden des Vereinsgebietes“* ein, um diese durch Zeitungsberichte einer größeren Öffentlichkeit zu präsentieren. Die erste dieser Touren ging mit einem Extrazug über Nastätten, Holzhausen, Hohlenfels, Reichenberg bis nach St. Goarshausen und stieß offensichtlich auf ein derart großes Interesse, dass mehr als 200 Anmeldungen abgewiesen werden mussten.¹⁵⁷

Neben solchen Aktivitäten, die schon sehr modernen „Event-Charakter“ hatten, warb man mittels Plakaten, Prospekten und anderen Heften in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache, die man in Bahnhöfen im In- und Ausland auslegte.¹⁵⁸ Zudem wurden der Presse Reise- und Landschaftsbeschreibungen zur Verfügung gestellt sowie Anzeigen aufgegeben, beispielsweise mit folgendem Wortlaut:

*„Der Rhein und seine Nebentäler,
das schönste Flußgebiet Deutschlands,
am Rhein ist das beste Klima Deutschlands
am Rhein sind die besten Verkehrsverhältnisse Deutschlands
am Rhein sind die besten Automobilstrassen Deutschlands
am Rhein wächst der beste Wein Deutschlands
am Rhein sind die schönsten Burgen Deutschlands
am Rhein gibt es die schönsten Ausflugsorte Deutschlands
am Rhein ist der beste Erholungsaufenthalt Deutschlands
am Rhein sind die berühmtesten Badeorte Deutschlands*

¹⁵⁵ Artikel „Hebung des Fremdenverkehrs am Rhein“, in: Cölnische Zeitung vom 7.6.1904, No. 578, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁵⁶ Artikel „Hebung des Fremdenverkehrs am Rhein“, in: Cölnische Zeitung vom 7.6.1904, No. 578, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁵⁷ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1905, S. 12, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁵⁸ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 22.

am Rhein sind die geeignetsten Kongreßstädte Deutschlands

am Rhein sind die besten Sportgelegenheiten Deutschlands

am Rhein ist die beste Verpflegung Deutschlands

*Drum auf an den Rhein!*¹⁵⁹

Eine weitere umfangreiche Maßnahme zielte auf das Problem der Hotelpreise. Mit dem Ziel, sowohl für die Anbieter wie auch die Reisenden eine größtmögliche Transparenz zu schaffen, entwarf der Verkehrsverein in Zusammenarbeit mit dem Vorsitzenden des Internationalen Verbandes der Gasthofbesitzer eine Preistafel, die den Hotels unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde. Für diejenigen Hotels, die auf solchen Tafeln ihre Preise an-schlugen, wurde in den Drucksachen des Verbandes besonders geworben, was nach eigener Einschätzung des Verkehrsvereins und im Urteil der regionalen Presse schon bald zu steigenden Gästezahlen geführt haben soll.¹⁶⁰

Bemühungen um Verbesserungen bei der Gestaltung der Fahrpläne von Eisenbahn und Dampfschiffahrt gab es nur in Ansätzen. Die Forderung nach Feriensonderzügen, mit der man schon 1904 an den Rheinischen Eisenbahnminister herangetreten war, bildete in dieser Zeit noch eine Ausnahme.¹⁶¹ Erst nach und nach wurde dieser Bereich zu einem wichtigen Arbeitsfeld des Vereins.¹⁶²

Über diese Aktivitäten hinaus versuchte der Verkehrsverein unter anderem beim Oberpräsidenten der Rheinprovinz wiederholt eine Verbesserung der zu dieser Zeit noch marginalen Fremdenverkehrsstatistik zu erreichen. Die Argumentation war einleuchtend: Um die Förderung der Region zu optimieren, war es aus Sicht des Vereins dringend erforderlich, zumindest „in den fremdenverkehrswichtigen Städten Cöln, Bonn, Godesberg, Königswinter“ Statistiken über den Fremdenverkehr zu erheben.¹⁶³ Diese Bemühungen blieben aber bis in die 1930er Jahre hinein ohne Ergebnis.

Dagegen zählten Ausbau und Pflege des schon im vorangegangenen Kapitel angesprochenen Rheinhöhenweges von Anfang an zu den besonders wichtigen und erfolgreichen Tätigkeitsfeldern des Rheinischen Verkehrsvereins. Denn mit der Einrichtung der

¹⁵⁹ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1906, S. 16, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁶⁰ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1905, S. 11, in: StAB, Pr 13/144; Echo des Siebengebirges vom 24.2.1906.

¹⁶¹ Petition des Rheinischen Verkehrsvereins an den Rheinischen Eisenbahnminister, November 1904, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁶² 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 25.

¹⁶³ Korrespondenz zwischen dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Coblenz) und dem Regierungspräsidenten von Cöln (Oktober/November 1906), in: StAB, Pr 13/144.

Wanderwege und der damit verbundenen Förderung des Jugendwanderns verfolgte man gezielt eine langfristig angelegte Werbestrategie: *„Wer die Jugend hat, hat auch die Zukunft: die zahlreichen Scharen junger Wanderer [...] werden zu Hause ebensoviele Lobredner und Verherrlicher unseres schönsten deutschen Stromes und schaffen so eine Reklame, wie sie wirkungsvoller und dabei idealer kaum gedacht werden kann.“*¹⁶⁴ Das Engagement für den Rheinhöhenweg umfasste Auswahl und Markierung der Wege, die Schaffung der Schülerherbergen sowie die Herausgabe einer Werbebroschüre in Form eines Wanderbuches.¹⁶⁵ Der Erfolg war angesichts einer Vervielfachung der Besucherzahlen augenscheinlich, wenn auch das Ausmaß insgesamt bescheiden blieb: Im genannten Zeitraum steigerte sich die Zahl der Besucher in den am Rheinhöhenweg gelegenen Jugendherbergen von 2.259 (1908) auf 8.613 (1913).¹⁶⁶ So stellte man schon 1910 mit Stolz fest, dass *„in keiner Gegend Deutschlands [...] die Einrichtung von Höhenwegen in Verbindung mit den Schülerherbergen solche Erfolge zu verzeichnen [hat] wie am Rhein.“*¹⁶⁷

Und auch hinsichtlich des Fremdenverkehrs insgesamt scheinen die Tätigkeiten des Vereins fruchtbar gewesen zu sein: Schon 1906 meinte man beim Rheinischen Verkehrsverein einen deutlichen Anstieg des Reisepublikums zu erkennen,¹⁶⁸ der sich in den folgenden Jahren noch steigerte. Im letzten Friedensjahr meinte man sogar feststellen zu können, *„dass den Fremden offenbar größere Geldmittel zur Verfügung“* standen.¹⁶⁹

2.5.2.4. Weitere Zusammenschlüsse auf regionaler Ebene

Kurz nach der Gründung des Rheinischen Verkehrsvereins kam es auf untergeordneter regionaler Ebene zu weiteren Zusammenschlüssen. So bildete sich beispielsweise 1906 unter dem Vorsitz des Godesberger Verkehrsvereins eine Interessengemeinschaft von Verkehrsvereinen und Kurverwaltungen zwischen Köln und Remagen¹⁷⁰ oder 1909 eine Vereinigung mittelrheinischer Verkehrsvereine zwischen Bingen und Oberlahnstein¹⁷¹.

¹⁶⁴ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1910, S. 15, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁶⁵ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 24.

¹⁶⁶ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1913, S. 14, in: StAB, Pr 13/141.

¹⁶⁷ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1910, S. 13, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁶⁸ Rheinischer Verkehrsverein, Coblenz, an die Gemeinde Mehlem, z.Hd. des Bürgermeisteramtes zu Godesberg, Coblenz, 10.12.1906, in: StAB, Go 243.

¹⁶⁹ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1913, S. 6, in: StAB, Pr 13/141.

¹⁷⁰ Mitteilung des Kölner Verkehrsvereins e.V., Köln, 11.3.1906, in: StAB, Go 243.

¹⁷¹ Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1909, S. 12, in: StAB, Pr 13/144.

Die Ziele, die solche Interessengemeinschaften verfolgten, waren im Wesentlichen die gleichen wie die des Rheinischen Verkehrsvereins, allerdings mit einer entsprechenden Fokussierung auf die eigene Region: Förderung des örtlichen Nahverkehrs, Verbesserungen im Hotel- und Herbergswesen, Erstellung von Wegekarten und Prospekten standen im Vordergrund der Tätigkeit. Dabei verstanden sich die regionalen Vereine nicht als Konkurrenz zum übergeordneten Rheinischen Verkehrsverein, sondern man versuchte, insbesondere bei der Werbung, zusammenzuarbeiten.¹⁷²

Insgesamt zeigt sich, dass sich schon vor dem Ersten Weltkrieg eine ganze Reihe von Organisationen gebildet hatte, die sich darum bemühten, den Fremdenverkehr der Region zu fördern und in bestimmte Bahnen zu lenken. Dies mag mit der Wahrnehmung eines krisenhaften Rückgangs des Fremdenverkehrs zusammengehangen haben. Auf jeden Fall aber war das große wirtschaftliche Gewicht des Fremdenverkehrs im Mittelrheintal erkannt worden.

2.6. Der Fremdenverkehr im Mittelrheintal von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges: Krise oder struktureller Wandel?

„Die Klagen wollen nicht mehr verstummen, dass der Fremdenverkehr am Rhein eine Abnahme erfahren hat“, schrieb der gerade gegründete Rheinische Verkehrsverein 1904 in einer Petition an den Rheinischen Eisenbahnminister, in der man um die Einrichtung von Feriensonderzügen zur Förderung des Reiseverkehrs bat.¹⁷³ Und auch andere zeitgenössische Beobachter sprachen im beginnenden 20. Jahrhundert von einer Krise des Fremdenverkehrs am Mittelrhein – so wurden auch die beschriebenen Gründungen des Rheinischen Verkehrsvereins und anderer Zusammenschlüsse als notwendige Maßnahmen angesichts eines allgemeinen Verfalls der Branche erklärt. Stellt man solche Krisenszenarien den positiven Meldungen gegenüber, die es zur gleichen Zeit gab, so ergibt sich zunächst ein gespaltenes Bild darüber, welchen Charakter der Fremdenverkehr im letzten Friedensjahrzehnt hatte und wie er von den Zeitgenossen wahrgenommen wurde.

Rittmeister a.D. von Simon, der damalige Besitzer von Schloss Drachenburg bei Königswinter, schrieb 1911 einen Brief an den Rheinischen Verkehrsverein, in dem er seine engagierten, wenn auch aus der Distanz betrachtet etwas großspurigen Pläne zum Bau einer

¹⁷² Rheinischer Verkehrsverein, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1909, S. 12, in: StAB, Pr 13/144.

¹⁷³ Petition des Rheinischen Verkehrsvereins an den Rheinischen Eisenbahnminister, November 1904, in: StAB, Pr 13/144.

großen Festspielhalle im Siebengebirge vorstellte. Zur Rechtfertigung seiner Planung malte er ein düsteres Bild über die aktuelle Lage des Fremdenverkehrs am Rhein:

*„Es ist dem Verkehrsverein eine bekannte Tatsache, dass der Besuch des Rheines seit Jahren nachgelassen hat; es ist dortseits ebenfalls bekannt, dass das Zurückbleiben der rheinischen Hotels unter gleichzeitiger zeitgemässer Preiserhöhung mit ein Grund gewesen ist, wodurch der Fremdenstrom vom Rhein abgehalten wurde, in früherer Mächtigkeit in die Erscheinung zu treten. Aber auch andere Gründe sprachen und sprechen noch mit. Das billige Reisen ins Ausland zu Lande und zu Wasser, wo dem Touristen soviel geboten wird, zieht gleichfalls den Fremdenverkehr von den Ufern des Rheines ab. Ist schlechtes Wetter, so bietet der Rhein so gut wie nichts, und der Tourist beeilt sich fortzukommen. Ganz anders würde es sich gestalten, wenn neben den herrlichen Naturschönheiten, Schlössern und Ruinen noch anderes geboten würde“.*¹⁷⁴

Ähnlich deutliche Worte fand Ferdinand Mühlens, der Fabrikant des berühmten Kölnischen Wassers „4711“, der im fortgeschrittenen Alter seine Gewinne u.a. in Landschaftverschönerungen und den Hotelbau steckte und im Rahmen dieses Engagements 1911 auch einen Teil des Petersberges erwarb.¹⁷⁵ In einem harschen Brief an das Bürgermeisteramt in Königswinter beschwerte er sich darüber, dass seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert die Stadt durch fehlendes Engagement der Kommune als Fremdenverkehrsort heruntergekommen sei:

„Schon vor 40 Jahren war Königswinter die bevorzugteste [Verkehrsverbindung], und galt für eine der wichtigsten Stationen für Eisen- wie Dampfboot und zwar derart, dass wir verschiedene tägliche Züge hatten, die, ohne an anderen Stationen anzuhalten, von Köln direct bis Königswinter durchfuhren und umgekehrt. Wenn die ‚Schnellboot zu Berg‘ ankam, die nur in Bonn angehalten hatte, so war Königswinter bevölkert, und zwar durch die ersten Kreise der Kölner Familien [...]. Und wie steht es heute? Richtiges feines

¹⁷⁴ Rittmeister a.D. von Simon (Schloss Drachenburg) an den Rheinischen Verkehrsverein, 20.2.1911, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2527.

¹⁷⁵ Zu Ferdinand Mühlens: TREUE, Kölner Unternehmer, S. 158-180; SOÉNIUS, Mühlens, S. 301f.

Publikum [...] denkt nicht mehr daran, in Königswinter Station zu machen [...] Lieber einige Tage mehr in der Schweiz oder Italien!“. ¹⁷⁶

Im weiteren beschwerte sich Mühlens darüber, dass die Promenaden inzwischen zum „*Tummelplatz*“ für die einheimische Jugend und für Wochenendausflügler geworden seien und damit eine für das gehobene Publikum abschreckende Wirkung hätten, zumal die Rheinuferstrasse an vielen Stellen für „*Luxusfuhrwerk*“ zu schmal sei. ¹⁷⁷

Wie lassen sich diese Wahrnehmungen einordnen? Zunächst muss irritieren, dass solche Beschwerden in einer Zeit geäußert wurden, die in der Literatur keineswegs als ökonomische Krisenzeit interpretiert wird – sieht man einmal von dem kurzen konjunkturellen Einbruch 1907/08 ab. Stattdessen gelten die Jahre zwischen der Jahrhundertwende und dem Kriegsausbruch als Periode wirtschaftlicher Hochkonjunktur und die Entstehungsphase einer massenhaften Freizeitgestaltung im modernen Sinne, an der auch die unteren gesellschaftlichen Schichten insbesondere in den Städten immer mehr teilhatten. ¹⁷⁸ Entgegen der oben dargestellten Krisenbeschreibungen korrespondiert diese allgemeine Feststellung mit verschiedenen anderen, positiven Meldungen aus dieser Zeit ebenso wie mit dem – wenn auch spärlich vorhandenen – Zahlenmaterial. Die Zeitungsberichte sind gleichbleibend positiv in demselben Ton gehalten, in dem beispielsweise an Pfingsten 1906 angesichts der großen Besucherströme festgestellt wurde, „*wie mächtig der Trieb und das Bedürfnis der Menschen ist, zur Pfingstzeit aus der Enge des Alltagslebens in die Weite, in die freie Natur zu streben, um fröhlich mit den Fröhlichen zu sein*“. ¹⁷⁹ Ähnlich klingt es im Baedeker von 1905, in dem anders als in den vorherigen Auflagen folgende Empfehlung gegeben wurde: „*In der Hauptreisezeit ist es des starken Fremdenandrangs wegen Familien anzuraten, im Gasthof die Zimmer voranzubestellen, namentlich bei beabsichtigten mehrtägigem Aufenthalt*“. ¹⁸⁰ Und auch bei der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft war die Entwicklung der Beförderungszahlen mit Ausnahme eines – wenn auch heftigen – Rückgangs 1907 positiv. ¹⁸¹

Es fällt nicht ganz leicht, aus den unterschiedlichen Meldungen zu der Frage eines vermeintlichen Rückgangs des Fremdenverkehrs am Rhein ein schlüssiges Ergebnis zu formen. Bedenkenswert ist allerdings, dass viele der Äußerungen über einen Niedergang des

¹⁷⁶ Ferdinand Mühlens an das Bürgermeisteramt Königswinter, Mai 1915, S. 6f., in: StAKw, Bestand Königswinter 270.

¹⁷⁷ Ferdinand Mühlens an das Bürgermeisteramt Königswinter, Mai 1915, S. 8f., in: StAKw, Bestand Königswinter 270.

¹⁷⁸ Siehe hierzu beispielsweise: MAASE, Vergnügen, S. 16-114.

¹⁷⁹ Echo des Siebengirges vom 2.6.1906.

¹⁸⁰ BAEDEKER, Rheinlande 1905, S. XII.

¹⁸¹ Siehe hierzu: Tabelle AII im Anhang.

Fremdenverkehrs interpretatorisch auch in Zusammenhang mit den Interessen der jeweiligen Kritiker gebracht werden können – der eine wollte die Notwendigkeit des Verkehrsvereins unterstreichen, andere wollten ihre Verweigerung, Steuern zu zahlen, rechtfertigen, oder Pläne einer Festspielhalle legitimieren usw. Andersherum ist die zitierte Bemerkung aus dem Baedeker von 1905 schon dadurch besonders glaubhaft, weil sie in diese Auflage neu hereingenommen genommen worden war.¹⁸² Zahlen, die einen Rückgang kennzeichnen würden, liegen in keinem Fall vor.

Der scheinbare Widerspruch in den Äußerungen über die Situation des mittelrheinischen Fremdenverkehrs in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg lässt sich allerdings auflösen. Denn die Klagen über einen allgemeinen Verfall des Fremdenverkehrs scheinen sich doch weniger auf einen generellen Rückgang, sondern vielmehr auf einen Wandel und speziell eine „qualitative“ Veränderung des Tourismus gerichtet zu haben, in der die wohlhabenden Gäste immer mehr ausblieben, der Ausflugsverkehr hingegen zunahm und die Rheinreise immer mehr an Exklusivität verlor. Aus diesem Blickwinkel betrachtet sind sowohl die positiven wie auch die negativen Berichte plausibel. Die mangelnde Werbetätigkeit mag tatsächlich zum Fernbleiben der wohlhabenden Touristen beigetragen haben – übrigens kam hier mit der Konkurrenz anderer, darunter auch ausländischer Reisegebiete erstmals ein Aspekt ins Spiel, der vor allem in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gewichtig wurde. Und auch die Klagen über Rückständigkeit und Überteuering der Hotels passt ins Bild einer Fremdenverkehrsregion, die sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts über einen wachsenden Ausflugsverkehr freuen konnte, den Anschluss an den Luxustourismus aber offensichtlich verpasst hatte.

2.7. Zwischenfazit: Entstehung und Wandel des Reise- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein bis zum Ersten Weltkrieg

Durch die jahrhundertealte Tradition als Handelsweg verfügte das Rheintal zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereits über eine vergleichsweise gute Beherbergungsstruktur. Auf dieser Grundlage konnte sich ein reger Fremdenverkehr entwickeln, als infolge romantischer Geistesströmungen im frühen 19. Jahrhundert die Wahrnehmung der Rheinlandschaft verklärt und der Rhein zum populären Anziehungspunkt für zahlreiche Besucher wurde, die anfangs vor allem aus England kamen. Im weiteren Verlauf des Jahrhunderts ermöglichten die revolutionären Veränderungen in der Transporttechnik, die Erfindung und der Ausbau von Dampfschiffahrt und Eisenbahn eine enorme Zunahme des Reiseverkehrs am Rhein.

¹⁸² Vergleiche: BAEDEKER, Rheinlande 1902, S. XII und BAEDEKER, Rheinlande 1905, S. XII.

Gleichzeitig fand seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine zunehmende Organisation der Fremdenverkehrsinteressen statt, zunächst auf kommunaler Ebene durch die Gründung der örtlichen Verkehrsvereine, dann auf überregionaler Ebene durch den Bund deutscher Verkehrsvereine und die späteren Landesverbände. Dabei vermischten sich von Anfang an die Interessen am Schutz von Landschaft und Natur, an der Förderung des Tourismus und an der Formung des Fremdenverkehrs in einer Weise, wie die Vereine und Kommunen ihn sich vorstellten.

Innerhalb der Gruppe der Reisenden führte der sozioökonomische Wandel im Zeitalter der Industrialisierung zu deutlichen Verschiebungen, denn nach und nach traten immer mehr reiche Bürger neben den adligen Reisenden. Gegen Ende des Jahrhunderts wurde das bis dahin der Elite vorbehaltene Privileg des Reisens sogar vereinzelt durch Angestellte durchbrochen, die den Urlaub oder zumindest den Wochenendausflug für sich entdeckten. Mit der Verschiebung der sozialen Schichten und den Veränderungen einer zunehmend urbanisierten Gesellschaft wandelten sich auch die Bedürfnisstrukturen der Menschen, wodurch sich neue Reiseformen herauskristallisierten. Statt der durch den Adel geprägten mondänen und vor allem sehr kostspieligen Luxusreise in herrschaftlichen Hotels bevorzugten viele bürgerliche Reisende etwas bescheidenere Unterkünfte, häufig auch im ländlichen Rahmen einer Sommerfrische. Vor allem aber gewann der (Sonntags-)Ausflug, an dem auch Angehörige der unteren sozialen Schichten teilhatten, seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert an Bedeutung. Somit hatte sich bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts in den Fremdenverkehrsorten des Mittelrheins eine Situation ergeben, in der die verschiedenen Erscheinungsformen des Tourismus, der Übernachtungsfremdenverkehr, die durchreisenden Gäste und die Tagesausflügler, nebeneinander bestanden. Allerdings zeichnete sich schon zu dieser Zeit eine Umstrukturierung des Reiseverkehrs ab, bei dem der Ausflugsverkehr immer mehr an Dominanz gewann und der Luxusreiseverkehr mit langen Übernachtungen zunehmend in den Hintergrund rückte.

3. Periode des touristischen Niedergangs: 1914 bis Mitte der 20er Jahre

3.1. Der Erste Weltkrieg als Einschnitt

Die Jahre des Ersten Weltkrieges werden in den meisten Arbeiten zur Geschichte des Fremdenverkehrs einfach übersprungen. Dies mag zum einen daran liegen, dass die ohnehin schwierige Quellensituation für die Kriegszeit besonders schlecht ist, da aus Mangel an Material, Zeit und Arbeitskräften weniger aufgezeichnet wurde, vor allem für Randthemen wie den Fremdenverkehr – selbst für eine vergleichbar große Stadt wie Koblenz gibt es keinerlei statistisches Material aus den Kriegsjahren.¹ Zum anderen scheinen sich die Autoren häufig auch einfach mit der Annahme zu begnügen, dass in derartigen Notzeiten ohnehin kein Urlaub gemacht wurde. Diese Vermutung ist durchaus berechtigt, denn angesichts der großen Not, die die Menschen während des Ersten Weltkrieges litten, erscheint die Frage nach Freizeit- oder Urlaubsverhalten beinahe zynisch. Dennoch müssen auch solche Krisenzeiten auf Kontinuitäten untersucht werden, da die Betriebe der touristischen Infrastruktur für die vier Kriegsjahre sicherlich nicht einfach geschlossen waren und auch das Erholungsbedürfnis der Menschen fortbestanden haben dürfte. So soll trotz des besonders geringen Quellenmaterials wenigstens ansatzweise versucht werden, einen Eindruck davon zu gewinnen, wie weit während des Ersten Weltkrieges im Rheintal noch Erholungsreiseverkehr stattfand.

Eines ist auf jeden Fall unzweifelhaft: Der Erste Weltkrieg bedeutete einen drastischen Einschnitt in das Leben der Menschen in Deutschland und Europa. Ein Großteil der männlichen Bevölkerung musste an die Front, die Wirtschaft wurde nach und nach auf die Kriegsbedürfnisse umgestellt, der Alltag war geprägt von einem allgemeinen Mangel an den notwendigsten Gütern. Die Nahrungsmittelversorgung der deutschen Bevölkerung sank im Laufe des Krieges infolge der Handelsblockade durch die Kriegsgegner Deutschlands, die fehlenden Arbeitskräfte in der Landwirtschaft und der großen Verteilungsprobleme so erheblich, dass Hunger und Krankheit zum allgegenwärtigen Problem wurde.² Zudem wurde die Mobilität der Menschen stark eingeschränkt, da ein Großteil der Verkehrsmittel für die militärische Mobilmachung benötigt und abgezogen wurde bzw. Treibstoff gespart werden musste. Die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft konnte während des Krieges nur einen sehr reduzierten Personenverkehr aufrecht erhalten, weil mehrere Personendampfer als Lazarettschiffe beansprucht wurden und zudem ein Großteil

¹ HAUSCHILD, Fremdenverkehr, S. 24.

² FELDMAN, Armee, S. 94-107, 230-235.

des Personals eingezogen war.³ Nach dem Krieg mussten drei Schiffe an die Besatzer abgegeben und weitere neun verkauft werden.⁴

Naturgemäß ging in dieser Situation der Reiseverkehr, insbesondere der zu Erholungszwecken schlagartig zurück – „für sommerliche Vergnügungsfahrten war die Zeit zu ernst“.⁵ Zu den wenigen Zahlen, die für die Kriegsjahre vorliegen, gehören die Übernachtungsziffern Kölns. Danach wurden zwischen 1915 und 1918 in den Kölner Hotels und Gasthöfen jährlich rund 500.000 Übernachtungen registriert, das waren durchschnittlich etwa 57% der Übernachtungen des letzten Friedensjahres 1913.⁶ Die Zahl der Ausländer, die 1913 noch 22,6% der Übernachtungen in Köln ausgemacht hatten, sank nach Kriegsbeginn verständlicherweise wesentlich rapider auf eine zu vernachlässigende Größe, da Angehörige der feindlichen Staaten fast ausnahmslos Deutschland verlassen hatten.⁷ Übrigens hatten bei der Rückführung ausländische Reisebüros geholfen: Das englische Reisebüro Cook hatte unter Beteiligung seiner Kölner Niederlassung nach Kriegsausbruch drei Monate lang Extrazüge organisiert, mit denen Engländer zu den Kanalhäfen befördert worden waren.⁸

Über die Motive derjenigen Reisenden, die während des Krieges in den Hotels und Gasthöfen am Rhein, im vorliegenden Beispiel in Köln, Quartier nahmen, kann nur spekuliert werden. Es wird sich hierbei kaum um Touristen, sondern größtenteils um Geschäftsreisende und beurlaubte Heeresangehörige gehandelt haben.⁹ Auch für Koblenz kam eine zeitnahe Analyse – leider ohne Angabe der Informationsquellen – zu dem Ergebnis, dass in den Kriegsjahren zahlreiche Fremde infolge der vielen Truppenbewegungen in die Stadt kamen. Diese Reisenden mögen zum Teil Soldaten gewesen sein, die hier zu ihrer Truppe stießen oder ihre Ausbildung erhielten, oder es waren Angehörige, die ihren verwandten Soldaten begegnen wollten. Einen weiteren Teil sollen auch die von der Front zurückreisenden Verwundeten ausgemacht haben.¹⁰

Die genannten Beispiele zeigen, dass der eingeschränkte Reiseverkehr während des Krieges nicht zum Fremdenverkehr gezählt werden kann. Allerdings sind Köln und Koblenz keineswegs repräsentativ für die Fremdenverkehrsgemeinden im Mittelrheintal. Hier liegt

³ BÜNDGEN, Personenschiffahrt, S. 69; JOLMES, Geschichte, S. 72-80.

⁴ BÜNDGEN, Personenschiffahrt, S. 69; JOLMES, Geschichte, S. 76-80.

⁵ HUBER, Hotel-Fremdenverkehr, S. 213.

⁶ Konkret wurden 528.757 (1915), 485.283 (1916), 461.135 (1917) und 517.685 (1918) Übernachtungen gezählt; das waren 60,5% (1915), 55,5% (1916), 52,7% (1917) bzw. 59,2% (1918) gegenüber 1913 (eigene Berechnung nach: Huber, Hotel-Fremdenverkehr, S. 202).

⁷ HUBER, Hotel-Fremdenverkehr, S. 223ff.

⁸ KRUEDEWIG, Entwicklung I, S. 172.

⁹ HUBER, Hotel-Fremdenverkehr, S. 212f.

¹⁰ HAUSCHILD, Fremdenverkehr, S. 24f.

jedoch noch weniger konkretes Material vor. Der Rheinische Verkehrsverband berichtete nur ganz allgemein, dass mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Sommer 1914 das touristische Treiben in den mittelrheinischen Fremdenverkehrsorten vorüber war:

„Alle Vorbereitungen für den Empfang des großen Fremdenstromes waren beendet, da brauste der Kriegsruf durch die deutschen Lande, und in wenigen Tagen, ja man kann sagen in Stunden, war unser Verkehrsgebiet von Fremden verlassen.“¹¹

Allerdings gibt es auch einige wenige Quellen, die darauf hinweisen, dass – wenn auch in sehr reduzierter Form – bestimmte Segmente des Fremden- und Freizeitverkehrs fortbestanden. So ist es beispielsweise sehr erstaunlich, dass trotz der Annahme eines totalen Rückgangs der Besucherzahlen im Sommer 1916 der Pächter des Hotels auf dem Drachenfels um eine Ausweitung seiner Konzession auf ein Uhr nachts bat. Seinen Antrag begründete er folgendermaßen:

„Obgleich der Wirtschaftsbetrieb im Allgemeinen sehr früh und meist vor 11 Uhr geschlossen wird, kommt es in warmen Sommernächten vor, dass die Hotelgäste nicht dazu gebracht werden können, die Aussichtshallen und das Plateau zu verlassen. Zu ihnen gesellt sich dann manchmal Besuch und Eingeladene, die es auf eine Nachtwanderung im Gebirge abgesehen haben, und bei denen Verweisung aus den Wirtschaftsräumlichkeiten, die sich im Freien zum Teil befinden, schwer durchzusetzen ist.“¹²

Unabhängig davon, wie die Angelegenheit letztlich entschieden wurde, wird hierbei deutlich, dass am Drachenfels der Besucherverkehr nicht vollständig eingestellt, an manchen Tagen sogar reger Betrieb war.

Das gleiche gilt für die Schülerherbergen, die noch 1916 geöffnet waren, freilich mit viel niedrigeren Besucherzahlen als zur Friedenszeit. Dennoch sah der Rheinische Verkehrsverband darin einen Beweis dafür, dass auch zur Kriegszeit die Anziehungskraft des Rheines und der Höhenwege mit den Herbergen erstaunlich hoch gewesen sei. Dabei betonte man besonders die gesundheitliche und mentale Bedeutung, die das Wandern für die Jugend gerade in den schwierigen Kriegszeiten habe.¹³

¹¹ Rheinischer Verkehrsverband, Rechenschaftsbericht über das Vereinsjahr 1914, S. 8, in: StAB, Pr 13/141.

¹² Hotel-Restaurant auf dem Drachenfels an das Bürgermeisteramt Königswinter, 3.8.1916, in: StAKw, Bestand Königswinter 1593.

¹³ Rheinischer Verkehrsverband, Geschäftsbericht für das Jahr 1916, S. 10, in: StAB, Go 243.

Und auch für das letzte Kriegsjahr gibt es Berichte über einen regen Wochenendverkehr auf den wenigen verbliebenen Rheindampfern. So beklagte sich der Regierungspräsident von Köln beim Bürgermeister von Königswinter 1918 darüber,

*„dass der Personendampfer Overstolz am Sonntag den 14. Juli derart überfüllt war, dass Tausende von Menschenleben in Gefahr schwebten. [...] Es ist beobachtet worden, dass die Rheindampfer an Sonn- und Feiertagen jetzt weit stärker benutzt werden als vor dem Kriege. Sie sollen häufig derart überfüllt sein, dass ihre Benutzung lebensgefährlich ist. Da die wenigen nicht eingezogenen Stromaufsichtsbeamten Sonntags mit Erledigung der schriftlichen Arbeiten überbürdet sind, so dass eine Überwachung des Sonntagsverkehrs durch die kaum möglich ist[...]“.*¹⁴

Um Unfälle zu vermeiden, wies er die Polizei an, den Personendampferverkehr an Sonn- und Feiertagen besonders zu überwachen.

Zwar ist mit dem Hinweis auf diesen Wochenendbetrieb nicht unbedingt gesagt, dass es sich hierbei um Ausflugsverkehr gehandelt haben muss. So ist nicht unwahrscheinlich, dass die Personendampfer auch für Hamsterfahrten oder andere freizeitunabhängige Fahrten genutzt wurden, zumal die Verkehrsmöglichkeiten gegen Ende des Krieges immer mehr eingeschränkt waren. Dennoch werden auch Ausflügler unter den „Tausenden“ gewesen sein. In diese Richtung weist eine andere Meldung vom September 1918, nach der sich *„seit einiger Zeit [...] die Klagen über Veranstaltung ärgerniserregender Zechgelage und Tanzlustbarkeiten“* gemehrt hätten. Unter dem Hinweis darauf, dass es *„in weiten Kreisen berechtigten Unwillen erregen [muss], wenn in der gegenwärtigen Zeit Leute, denen der Krieg reichen Verdienst oder große Gewinne brachte, sich in geräuschvoller Weise vergnügen und protzenhaft Geld ausgeben“*, und dies zudem gegen die polizeilichen Vorschriften zu verstoßen schien, gab der beschwerdeführende Kommandeur die Anweisung, *„gegen dieses ungehörige Gebahren einzuschreiten, insbesondere Wirtschaftslokale und Vergnügungsstätten überwachen zu lassen, gegen Übertretungen der wirtschaftspolizeilichen Vorschriften rücksichtslos vorzugehen und ggfs. die Schließung der betreffenden Lokale [...] zu beantragen“*.¹⁵

Trotz dieser Beispiele weisen die allgemeine Kenntnis über die Situation des Krieges sowie die konkreten Berichte über Köln und Koblenz darauf hin, dass es sich bei den aufge-

¹⁴ Der Regierungspräsident an den Bürgermeister von Königswinter, Köln den 7.8.1918, in: StAKw, Bestand Königswinter 2895.

¹⁵ Stellvertretendes General-Kommando an den Bürgermeister von Königswinter, Koblenz den 9.9.1918, in: StAKw, Bestand Königswinter 310.

fürten Beispielen um Ausnahmen gehandelt haben dürfte, die wahrscheinlich gerade wegen ihres in der Notzeit für viele anstoßerregenden und empörenden Charakters aufgefallen sind.

In den beiden zuletzt angesprochenen Beispielen steckt ein weiterer Aspekt, mit dem ein allgemeiner struktureller Wandel des Tourismus verbunden war: der Anfang behördlicher Eingriffe in die Belange des Fremdenverkehrs.¹⁶ Dabei handelte es sich während des Krieges zunächst vor allem um fremdenverkehrsbeschränkende Maßnahmen. Es wurde nicht nur wegen des allgemeinen Materialmangels die Ausgabe von Werbeunterlagen eingeschränkt, wie es die zuständigen Behörden 1916 dem Rheinischen Verkehrsverband auferlegten.¹⁷ Die staatlichen Stellen versuchten sogar unmittelbar auf das Freizeitverhalten der Bevölkerung Einfluss zu nehmen: So sah sich beispielsweise das Reichsinnenministerium 1917 dazu veranlasst, in einem Rundschreiben an die Regierungspräsidenten eine Bekanntmachung zu fordern, in der die Bevölkerung dazu aufgerufen werden sollte, auch zu Pfingsten auf Ausflüge zu verzichten, da die Transportmittel, in diesem Fall die Eisenbahn, für die allgemeine Versorgung und das Militär benötigt wurden: *„Der Ernst der Stunde verlangt dringend, daß die sonst üblichen Ausflüge und Vergnügungsfahrten zu Himmelfahrt und Pfingsten unterbleiben. [...] Wer nicht unbedingt reisen muß, der verzichte auf Benutzung der Eisenbahn. Das Vaterland verlangt das.“*¹⁸ Im letzten Kriegsjahr wurden die Landeszentralbehörden sogar per Reichsgesetz dazu ermächtigt, *„Bestimmungen zu erlassen, durch die der Aufenthalt, die Beherbergung und der Zuzug ortsfremder Personen in Heilbädern, Kurorten und Erholungsplätzen [...] in der Zeitdauer oder in anderer Weise beschränkt werden“*.¹⁹

Ob und in welcher Weise von diesen Bestimmungen Gebrauch gemacht wurde, war nicht zu ermitteln. Auf jeden Fall aber ist für die letzten Monate vor Kriegsende davon auszugehen, dass die extreme Mangelsituation dazu führte, dass der Verkehr wie auch die Beherbergungs- und Verpflegungssituation immer schwieriger wurde und zunehmend erlahmte.

Das bekam auch der Verschönerungsverein für das Siebengebirge zu spüren, der seine für den Sommer 1918 geplante Hauptversammlung verschieben musste, weil es nicht gelang, in Königswinter einen geeigneten Veranstaltungsraum mit Mittagsmahlzeit zu bekommen,

¹⁶ Hierzu auch: KEITZ, Reisen, S. 54ff.

¹⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Geschäftsbericht 1916, S. 3, in: StAB, Go 243.

¹⁸ Der Minister des Innern, Berlin 14.5.1917, Rundschreiben, in: LHAK, Bestand 403, Nr. 14637.

¹⁹ Verordnung über Maßnahmen zur Beschränkung des Fremdenverkehrs vom 13.4.1918, Reichsgesetzblatt 1918, S. 186, in: StAB, Go 1350.

da sämtliche Gasthöfe wegen der Knappheit an Lebensmitteln absagten.²⁰ Die Zahnradbahn auf den Drachenfels war wegen des Kohlenmangels zur selben Zeit auf wenige Sonntags-Fahrten eingeschränkt,²¹ und auch der Fahrbetrieb der Dampfschiffe auf dem Rhein erlahmte immer mehr.²²

3.2. Krisenerscheinungen nach dem Ersten Weltkrieg

Während schon im Krieg die Situation hinsichtlich der Versorgung mit lebenswichtigen Konsumgütern und der Last sonstiger alltäglicher und mentaler Probleme sehr schwierig gewesen war, wurde sie in den ersten Nachkriegsjahren keineswegs besser. Zwar waren die unmittelbaren Überlebensängste, besonders auch die Sorgen um die an der Front stehenden Angehörigen, durch die Beendigung der Kriegshandlungen vorüber, und auch von Kriegszerstörungen war das Reich verschont geblieben, der Alltag war aber nach wie vor von Mangel und Not bestimmt. Reisen war in diesen Zeiten überwiegend mit geschäftlichen Interessen verbunden oder mit dem Ziel, auf Hamsterfahrten die Grundversorgung mit Lebensmitteln sicherzustellen. Entsprechende Bilder boten sich auf den deutschen Bahnhöfen dieser Zeit, hier ein Beispiel aus Köln:

*„Was man jetzt an Fahrgästen auf dem Kölner Hauptbahnhof erblickt, sind meist arme, von Sorgen für die Zukunft gequälte Leute, die Versorgungsfahrten in die Eifel oder an den Niederrhein unternehmen. Der vollgepackte Rucksack ist das Kennzeichen dieser Ankömmlinge, unter denen jetzt die Männer überwiegen, die aus dem Felde heimgekehrt sind, und das Lastenschleppen ihren Frauen abgenommen haben“.*²³

Angesichts der ungeordneten Verhältnisse der Zeit stellte die Polizei in Köln das Meldewesen für das Beherbergungsgewerbe vom Herbst 1918 bis zum Februar 1920 vollständig ein, weil zuverlässige statistische Angaben nicht geliefert werden konnten und *„vielfach Gastwirtschaftsbetriebe infolge schlechten Geschäftsgangs vorübergehend eingestellt würden“*.²⁴

²⁰ Verschönerungsverein für das Siebengebirge, Rundbrief, Bonn, den 24.6.1918, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592.

²¹ Verschönerungsverein für das Siebengebirge, Rundbrief, Bonn, den 24.6.1918, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592.

²² Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein Düsseldorf, Geschäftsbericht 1918, S. 3, in: StAD, XXIII 867.

²³ Kölner Tageblatt, 19.12.1918, gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 1 „Rheinlandbesetzung“, S. 104.

²⁴ Unbelegtes Zitat nach: HUBER, Fremdenverkehr, S. 208.

Im Rheinland kam als spezielles Problem noch die Besetzung hinzu.²⁵ In den Friedensverträgen, zunächst dem Waffenstillstandsabkommen und dann dem Versailler Vertrag sowie dem diesem beigelegten Rheinlandstatut, waren für das linksrheinische Gebiet Deutschlands verschiedene, unterschiedlich befristete Besatzungszonen festgesetzt worden:²⁶ die von Belgien besetzte Zone am Niederrhein mit Düsseldorf und der an Belgien angrenzenden Aachener und Eifeler Region; die von den Engländern besetzte Kölner Zone; die französische Zone, die als größte Zone u.a. die Bezirke Bonn, Trier, Kreuznach, Rheinhessen und Mainz umfasste; und die amerikanisch besetzte Zone, in deren Zentrum Koblenz lag. Dazu kam die Entmilitarisierung eines 50 km breiten Gebietsstreifens rechts des Rheines sowie die Besetzung ausgedehnter „Brückenköpfe“, also zusätzlicher Gebiete rechtsrheinisch der Städte Köln, Koblenz, Mainz und Straßburg.²⁷ Kontrolliert wurde das gesamte linksrheinische Gebiet Deutschlands durch die „Hohe Interalliierte Kommission für die Gebiete des Rheinlandes“, die sogenannte „Rheinlandkommission“, der die deutsche Verwaltung unterstand. In dieser Situation war das Rheinland de facto vom übrigen Reich getrennt. Zum einen blieb das Gebiet dadurch von Revolutionswirren verschont. Zum anderen war man zum Nachteil für Verkehr und Wirtschaft vom übrigen Deutschland abgeschnitten und unterstand fremder Herrschaft, wogegen sich spätestens zur Zeit des Ruhrkampfes auch eine große nationale Empörung breit machte.²⁸

Die Abschnürung der besetzten Gebiete wurde durch die rigorosen Ein- und Ausreisebestimmungen bewirkt. Unmittelbar nach Kriegsende, zu Beginn der Besatzungsherrschaft, wurde zunächst jeglicher Reiseverkehr unterbrochen. In das besetzte Gebiet oder aus diesem hinaus durfte nur reisen, wer Militärentlassungspapiere vorweisen konnte.²⁹ Seit Anfang 1919 durfte man mit besonderer Genehmigung ein- oder ausreisen, wenn man die Notwendigkeit der Reise nachweisen konnte. Allerdings wurde die Beantragung der benötigten Papiere zu einer in den Zeitungen lebhaft beschriebenen Tortur: Mit den ordentlich ausgefüllten Formularen, die man in Buchhandlungen oder bei Straßenhändlern kaufen konnte, und der polizeilichen Beglaubigung der Notwendigkeit der Reise musste man sich in lange Warteschlangen bei der Besatzungsbehörde einreihen, um nach etwa einer Woche und der Zahlung einer Bearbeitungsgebühr den für die Reise erforderlichen Pass zu erhal-

²⁵ Zu den wirtschaftlichen und mentalen Folgen der Besetzung des Rheinlands entstanden zahlreiche, meist sehr polemisch gehaltene zeitgenössische Abhandlungen; beispielhaft seien hier nur erwähnt: OTT, Not; REUTER, Notlage.

²⁶ STEEGMANS, Folgen, S. 15ff.; PABST, Vertrag, S. 271ff.; WOLF/ENGELHARDT, Thron, S. 31f.

²⁷ Hierzu sehr detailliert: HEYEN, Jahrzehnte, S. 220f.

²⁸ JANSSEN, Geschichte, S. 376ff.

²⁹ Rheinische Zeitung, 18.12.1918, gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 1 „Rheinlandbesetzung“, S. 103.

ten. Selbst Berufspendler waren von dem umständlichen und zeitraubenden Verfahren nicht entbunden.³⁰ Diese Vorschriften waren in der folgenden Zeit ständigen Veränderungen unterworfen, die zwar in der Regel die Reisebedingungen erleichterten, aber auch zu Irritationen bei den Beteiligten führten. Verschiedene Zeitungsmeldungen zeugen davon, dass das unübersichtliche Durcheinander der Vorschriften offensichtlich nur schwer zu durchschauen war. Die Rheinische Volkswacht meldete beispielsweise im Mai 1919, dass *„die kürzlich in einigen Tageszeitungen veröffentlichte Behauptung, Einreisen in das besetzte Gebiet seien [...] bis zur Unterzeichnung des Friedensvertrages verboten“*, nicht den Tatsachen entspreche.³¹ Im folgenden Jahr empfahl die Kölnische Volkszeitung ihren Lesern, von den entschärften Neuregelungen *„nur im dringendsten Bedarfsfalle Gebrauch zu machen“*, da diese bei den untergeordneten Organen der Behörden möglicherweise noch gar nicht bekannt seien.³² Über die realen Einschränkungen hinausgehend dürften solche Unklarheiten über die Regelungen zusätzlich ein zurückhaltendes Ein- und Ausreiseverhalten in den besetzten Gebiete zur Folge gehabt haben. Das veranlasste den Rheinischen Verkehrsverband auch dazu, in zahlreichen Artikeln in verschiedenen deutschen Zeitungen über die besetzten Gebiete zu berichten und *„besonders die im unbesetzten Gebiete verbreitete falsche Auffassung über die erschwerte Einreise auf das richtige Maß zurückzuführen“*.³³ Endgültig aufgehoben wurden die Einreisebeschränkungen für das besetzte Gebiet erst mit Beginn des Jahres 1926, was sich auch umgehend im Reiseverkehr bemerkbar machen sollte.³⁴

Bis Mitte der 20er Jahre blieb der Verkehr also zum einen durch die Ein- und Ausreisebeschränkungen behindert, zum anderen war nach wie vor der Mangel an Treibstoff wie auch an Verkehrsmitteln selbst allgegenwärtig. Die Eisenbahn musste ihre Fahrpreise aufgrund des allgemeinen Mangels drastisch erhöhen, so dass für viele eine Bahnfahrt zum unerschwinglichen Luxus wurde.³⁵ Die Rheindampfer standen nach dem Krieg zunächst nicht dem zivilen Verkehr zur Verfügung. Im November 1918 hatte die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein seine Schiffe der Militärverwaltung für Trup-

³⁰ Kölner Tageblatt, 4.1.1919, gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 1 „Rheinlandbesetzung“, S. 159.

³¹ Rheinische Volkswacht, Samstag, den 24.5.1919, gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 2 „Rheinlandbesetzung“, S. 3.

³² Kölnische Volkszeitung, 16.1.1920, gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 1 „Rheinlandbesetzung“, S. 206.

³³ Wormser Zeitung vom 10.10.1921: Die Tagung des Rheinischen Verkehrsverbandes, in: StAB, Pr 13/144.

³⁴ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein Düsseldorf, Geschäftsbericht 1925, S. 2, in: StAD, XXIII 867.

³⁵ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 5, Jahresbericht 1919, in: StAB, Pr 13/141.

pen- und Gefangenenrücktransporte zur Verfügung stellen müssen, danach waren sie sofort von den Besatzungstruppen angefordert worden.³⁶ Noch Anfang 1926 war ein Dampfer der Köln-Düsseldorfer beschlagnahmt.³⁷ Von Beschlagnahmung und Treibstoffmangel abgesehen fehlte es auch an Material bzw. Kapital, um notwendige Instandsetzungen durchzuführen. Ebenso war auch der Kraftwagenverkehr stark beeinträchtigt. Wegen des Mangels an Gummibereifung und Benzin wurden 1920 vorübergehend die erst neu eingeführten Vergnügungsfahrten mit Kraftwagen wieder eingeschränkt und die Durchführung der Beschränkung vor allem an Sonntagen besonders überwacht.³⁸

Eine Folge der Besatzungsherrschaft mit besonders deutlicher Wirkung für das Fremdenverkehrsgewerbe war die Beschlagnahme zahlreicher Hotels durch die Besatzungstruppen. Hierzu liegen nur vereinzelt Zahlen vor: In Köln waren im Winter 1919/20 rund zwei Drittel der Gasthöfe beschlagnahmt, darunter die besten Häuser, und auch 1924 wurden noch etwa 10% der Betriebe von der englischen Besatzungsmacht beansprucht. Erst zum Februar 1926 wurde dieser Zustand infolge des Locarno-Vertrages beendet.³⁹ In Koblenz war die Situation unter den amerikanischen, ab April 1922 unter den französischen Besatzern⁴⁰ ähnlich, allerdings wurden 1923 im Gefolge des Ruhrkampfes vorübergehend sogar sämtliche Hotels beschlagnahmt bis auch hier 1926 sämtliche Beschlagnahmungen aufgehoben wurden.⁴¹

Von betriebswirtschaftlicher Seite aus gesehen, war die Beschlagnahmung der Hotels für die Betreiber gar nicht so ungünstig, obwohl natürlich die eingeschränkte Verfügungsfreiheit der Besitzer über ihr Eigentum ein mentales Problem darstellte. Die Situation hatte den Charakter eines Dauermietverhältnisses, denn den Hotels wurde vom Reich eine nach der Einstufung des jeweiligen Betriebes gestaffelte Vergütung vom Reich bezahlt.⁴² Volkswirtschaftlich betrachtet war dies natürlich außerordentlich problematisch, und auch eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs in der Region konnte in dieser Situation kaum stattfinden. Denn die Besatzer blockierten nicht nur Betten, die anders hätten vermietet

³⁶ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein Düsseldorf, Geschäftsbericht 1918, S. 4, in: StAD, XXIII 867.

³⁷ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein Düsseldorf, Geschäftsbericht 1926, S. 3, in: StAD, XXIII 867.

³⁸ Der Landrat des Siegkreises an den Regierungspräsidenten von Köln, Siegburg, den 21.2.1921, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 1926.

³⁹ KNOLL, Herausbildung, S. 95.

⁴⁰ BELLINGHAUSEN, 2000 Jahre, S. 306.

⁴¹ HAUSCHILD, Fremdenverkehr, S. 27f.

⁴² Ebenda, S. 29f.

werden können. Allein die Anwesenheit feindlichen Militärs trug dazu bei, potentielle Reisende von Besuchen am Mittelrhein, zumindest aber vom Einkehren in die betroffenen Hotels abzuhalten. Es steht außer Frage, dass die Besetzung in dieser Weise sehr nachteilige Folgen hinsichtlich des Reiseverkehrs im Mittelrheintal hatte. In einzelnen Fällen waren die Auswirkungen sogar desaströs: Beim Westfälischen Hof in Königswinter trugen nach Angaben des Besitzers die Schäden, die dem Betrieb durch die Besetzung zugefügt worden waren, letztlich sogar zum Konkurs bei. In der Konkursakte liest sich der Fall wie folgt: Vom Februar 1923 bis Mai 1924 waren in dem Hotel in Königswinter Offiziere der französischen Stadtkommandantur einquartiert gewesen. Bezahlt bekam das Hotel lediglich ein Quartiergeld für die untergebrachten Offiziere und Soldaten, nicht aber für deren Anhang – „z.B. Weiber pp.“ –, den sie zum großen Teil mitbrachten.⁴³ Nach Schätzung der betroffenen Wirtin hätte sich der zu berechnende Betrag verdoppeln müssen, wenn die Beherbergung der Begleitpersonen hätte in Rechnung gestellt werden können.⁴⁴

Das größte Problem bestand aber darin, dass infolge der Anwesenheit der Besatzungstruppen das Hotel von „nationalgesinnten Personen“ gemieden worden sei – das dürfte für den betroffenen Betrieb im Besonderen, sicher aber auch für die Region im Allgemeinen gegolten haben. In der Erinnerung des Oberkellners des Hotels blieben deutsche Gäste aus, darunter sogar die bis dahin treuen Stammgäste:

„Sobald die Gäste, welche nicht ortskundig waren, sahen oder hörten, dass Besetzung im Hotel sei, zogen sie sich fast immer sofort wieder zurück und kehrten in anderen Lokalen ein.“⁴⁵

Ein anderer Zeuge berichtete Ähnliches:

„Diejenigen Gäste, die früher das Hotel sehr gern benutzten und besuchten, blieben infolge der frz. Besetzung vollständig aus. Eine Erscheinung, die in jedem anderen Hotel, wo sich frz. Militär aufhielt, auch vorhanden war. Gäste, die das Hotel besuchen wollten, und von einer frz. Besetzung dieses Hotels noch nichts wussten, kehrten sofort um, als die frz. Offiziere pp. sahen. [...] Auch nach der Besetzung sind viele frühere Gäste ausgeblieben und haben dann andere Hotels Wohnung genommen“.⁴⁶

⁴³ Eidesstattliche Versicherung von Hugo Helbig, 5.8.1927, in: StAKw, Bestand Königswinter 2342.

⁴⁴ Eidesstattliche Versicherung von Christine Scheuss vom 15.3.1929, in: StAKw, Bestand Königswinter 2342.

⁴⁵ Eidesstattliche Versicherung von Hugo Helbig, 11.5.1928, in: StAKw, Bestand Königswinter 2342.

⁴⁶ Aussage von Hugo Schmidt, Düsseldorf, 30.8.1930, betr. Konkurs Westfälenhof, in: StAKw, Bestand Königswinter 2343.

In der abschreckenden Wirkung, die die Besatzungstruppen auf die deutsche Bevölkerung hatte, paarte sich die Distanziertheit gegenüber dem feindlichen Militär mit der rassistischen Ablehnung der einquartierten afrikanischstämmigen Soldaten. Deren Anwesenheit wurde von vielen Deutschen mit besonderer Empörung aufgenommen.⁴⁷ Es passt in den Zusammenhang der damaligen Wahrnehmung, dass unterstellt wurde, *„die marokkanischen Offiziere erhielten durchweg mindestens zum Wochenende Damenbesuch (Dirnen)“*.⁴⁸ Als die Besatzungstruppen vom Ort abgezogen wurden, waren die Unterkünfte infolge der wenig pfleglichen Behandlung durch die einquartierten Truppen renovierungsbedürftig.⁴⁹ Dafür fehlte aber das Geld – und das war nicht nur in dem Königswinterer Beispiel der Fall. Denn abgesehen von solchen akuten Schäden hatte sich für das Beherbergungsgewerbe die betriebswirtschaftliche Situation insgesamt nach dem Krieg deutlich verschlechtert. Die erhöhten Steuern und Kreditzinsen, wie auch die explosionsartig gestiegenen Betriebskosten durch die veränderten Löhne und Gehälter sowie die gewachsenen Material- und Brennstoffkosten brachten die Betriebe in eine Situation, in der kaum noch Gewinne zu erwirtschaften waren.⁵⁰

Das Kostenproblem belastete schon seit Beginn der 20er Jahre das Hotel- und Gaststättengewerbe, denn die geschrumpften Gewinnmargen zwangen die Betriebe zu drastischen Preissteigerungen. Bereits 1920 war es beim Bürgermeister von Königswinter zu Beschwerden gekommen:

*„Wir hatten Gelegenheit die Ostertage dort Preise zu sehen und zahlen zu müssen, die jeder normalen Unterlage und Üblichkeit entbehren und unbedingt die Wuchergrenze überschreiten. Wenn die Geschäftsleute speziell die Lokale am Rhein [...] glauben, mit solchen Preisen ein dauerndes Geschäft machen zu können und den Zuzug von Königswinter zu erhöhen, resp. zu erhalten, so dürften diese Leute sehr im Irrtum sein.“*⁵¹

In einem Antwortschreiben argumentierte das speziell angegriffene Hotel mit der allgemeinen Preissteigerung (Löhne, Gestehungskosten usw.) und sah sich außer Stande, die

⁴⁷ BRUNN, Zeit, S. 144; DIETZ, Landkreis, S. 80-83.

⁴⁸ Eidesstattliche Versicherung von Hugo Helbig, 16.3.1929, in: StAKw, Bestand Königswinter 2342.

⁴⁹ Ergänzungsgutachten von Dr. Alph Liedgens, Steuersyndikus, Bonn, 6.3.1929, in: StAKw, Bestand Königswinter 2342.

⁵⁰ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 48, 52; zum Kostenproblem des Hotelgewerbes in den 20er Jahren: GLÜCKSMANN, Betriebswirtschaft, insbesondere S. 378-389.

⁵¹ Verkehrs-Vereins e.V. Velbert an den Bürgermeister von Königswinter, Velbert, den 13.4.1920, in: StAKw, Bestand Königswinter 2470.

Preise zu reduzieren.⁵² Zur selben Zeit war das Problem der hohen Preise auch Thema anderer Verkehrs-Vereine, die Sorge hatten vor einem nachhaltigen Schaden für das Ansehen des rheinischen Fremdenverkehrs. So reagierte das Städtische Verkehrsamt Koblenz empört auf einen Artikel in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung vom 6. September 1920, in dem „*augenscheinlich viel Unwahres*“ über die überhöhten Preise in den Gasthöfen geschrieben worden sei. Solche Behauptungen, so die Sorge des Amtes, seien „*sehr geeignet, Reisende vom Besuche des Rheins abzuschrecken*“. Deswegen verlangte man vom Schreiber des Artikels konkrete Angaben über entsprechende Gasthöfe zu machen, um gegen den schuldigen Wirt vorgehen zu können. Darüber hinaus wurde der Verfasser aufgefordert, von der globalen Behauptung der maßlosen Überteuerung der mittelrheinischen Fremdenverkehrsorte abzurücken.⁵³ Die Kritik verstummte dadurch keineswegs. Weiterhin hatte die Region den Ruf, außerordentlich überteuert zu sein, in einem Zeitungsartikel wurde das gesamte Rheintal sogar als „*Wuchergasse*“ bezeichnet.⁵⁴ Der Rheinische Verkehrsverband empörte sich in den offiziellen Mitteilungen zwar über derartige Kritik, musste intern allerdings gleichzeitig zugeben, dass die erhöhten Preise für Verpflegung, Unterkunft und Transport in der Tat über der damals normalen inflationären Entwicklung lagen und beispielsweise die süddeutschen Preise deutlich überstiegen. Da hier ein schwerwiegendes Problem für den rheinischen Reiseverkehr gesehen wurde, appellierte der Verband an seine Mitglieder, zu angemessenen Preisen zurückzukehren, um konkurrenzfähig bleiben zu können.⁵⁵

Ein zeitgenössischer Hotelfachmann schätzte hinsichtlich der Kostensituation im Beherbergungswesen, dass die finanzielle Mehrbelastung der deutschen Hotels zu Beginn der 20er Jahre gegenüber 1913 um das Sechs- bis Zehnfache gestiegen sei. Verantwortlich machte er dafür die Steigerungen bei den Lebensmittelpreisen (+150-160%), den allgemeinen Betriebskosten (+150%), der Unterhaltung von Gebäude und Einrichtung (+170-200%), den Lohnkosten und Sozialabgaben (+200-230%) sowie den Steuerlasten (+600-900%).⁵⁶ Auch wenn diese Werte nur sehr grob geschätzt sind, wird ein deutlicher Trend sichtbar. Besonders die Steuern hatten sich nach dem Krieg drastisch erhöht – das Hotel-

⁵² Mattern Hof an den Bürgermeister von Königswinter, April 1920, in: StAKw, Bestand Königswinter 2470.

⁵³ Verkehrsamt Koblenz an den Bürgermeister von Königswinter, Koblenz, den 23.9.1920, in: StAKw, Bestand Königswinter 510.

⁵⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 8, Jahresbericht 1919, in: StAB, Pr 13/141.

⁵⁵ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 4, in: StAB, Pr 13/141.

⁵⁶ BRENNER, Kurt: Selbstkosten, Preisgestaltung und Rentabilität im Hotelgewerbe, hrsg. v. Reichsverband Deutscher Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe, o.O. o.J., zitiert nach: ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 48.

gewerbe war vor allem durch die Reichsbeherbergungs-, die Umsatz- und die Hauszinssteuer gleich mehrfach belastet.⁵⁷ Dass die Betriebe diese gestiegenen Kosten in ihren Preisen weitergaben, ist selbstverständlich; dass viele Menschen, beispielsweise die in ihrer Kaufkraft stark zurückgeworfenen Rentner, sich darüber empörten, ist ebenso nachvollziehbar.

Von den mit der Preisproblematik verbundenen Schwierigkeiten erholten sich die Beherbergungsbetriebe erst Mitte der 20er Jahre. Asshauer schätzt, dass man erst für 1927 wieder von dem ersten „Normaljahr“ sprechen kann.⁵⁸

Was bedeutete die dargestellte Problemlage für die touristische Situation am Mittelrhein? Im Jahresbericht des Rheinischen Verkehrsverbands liest sich die Beschreibung der Situation im ersten Nachkriegsjahr wie ein Katastrophenbericht:

„Die Schwierigkeiten wuchsen [...] lawinenartig, besonders seit der Besetzung der rheinischen Gebiete durch feindliche Truppen. Die Abschnürung von dem übrigen Deutschland, die erschwerte Ein- und Ausreise, die mit tausend Schikanen durchsetzten Paßschwierigkeiten, die Beschlagnahme der Gasthöfe, die erschwerte Beschaffung der Lebensmittel, die überaus scharfen Zensurbestimmungen brachten den Verkehr zum Darniederliegen. Der Todesstoß wurde ihm endlich durch die nochmalige außerordentliche Verteuerung der Eisenbahnfahrpreise versetzt, die natürlich auch auf die übrigen Verkehrsmittel, wie Straßenbahn, Dampfschiffe usw., nicht ohne Wirkung blieb. Zwar hatten wir noch eine gewisse Art von Fremdenverkehr, der im Augenblick Erträgnisse brachte, der sich jedoch bald als überaus schädlich erwies. An Stelle der früheren Kriegsgewinnler traten nämlich die Revolutionsgewinnler und Schiebergesellschaften, die durch ihre herausfordernde Aufdringlichkeit den kleinen Haufen sonstiger, an die gute alte Zeit erinnernden Fremden zur schleunigsten Flucht veranlaßten.“⁵⁹

Auf den Punkt gebracht heißt dies: Die Knappheit an Lebensmitteln, Treib- und Brennstoffen, die Abschnürung der besetzten Gebiete vom übrigen Deutschland durch die erschwerte Ein- und Ausreise, sowie die Anwesenheit der Besatzungstruppen und die

⁵⁷ Kölnische Volkszeitung vom 20.10.1924, No. 743: Tagung des Rheinischen Verkehrsverbandes, in: StAB, Pr 3/141.

⁵⁸ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 47 und 52.

⁵⁹ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 5, Jahresbericht 1919, in: StAB, Pr 13/141.

Beschlagnahmungen verursachten im Rheinland eine Nachkriegskrise, die erschwerend zu der ohnehin in Deutschland herrschenden Wirtschafts- und Währungskrise hinzukam.

Dennoch gab es auch in dieser Zeit Reisende, die an den Mittelrhein kamen. Insbesondere das Jugendwandern, das schon rasch nach Kriegsende in bescheidenem Maße wieder einsetzte, veranlasste die Verkehrsverbände zu hoffnungsvollen Zukunftsprognosen.⁶⁰ Als auffällige Neuerung im Ausflugs- und Fremdenverkehr trat in dieser Zeit allerdings vor allem der Kraftfahrzeugverkehr in Erscheinung. Bereits 1919 hatte sich der Verschönerungsverein für das Siebengebirge über „*die immer deutlicher werdenden Bestrebungen, die Vereinsstraßen dem Autoverkehr zu öffnen*“, beschwert, drei Jahre später stellte der Verein fest, dass der Autoverkehr im Siebengebirge „*immer bösartigere Formen*“ angenommen hätte.⁶¹ Auch wenn es bei diesen Beschwerden konkret um die marginale Frage ging, welche Straßen befahren werden durften, ist allein die Tatsache, dass Autoverkehr stattfand, sehr interessant, da sich hierin eine strukturelle Innovation zeigte, die in den folgenden Jahren noch stärker zur Geltung kam. Zwar ist mit der Feststellung des störenden Autoaufkommens noch nichts über den Umfang des Verkehrs gesagt, zumal der motorbetriebene Straßenverkehr für die Menschen in dieser Zeit noch vollkommen neu und ungewohnt war. Immerhin war der Verkehr aber ausreichend, dass der Regierungspräsident von Köln sich, wie oben bereits angesprochen worden war, 1920 dazu veranlasst sah, auf Grund des Rohstoffmangels eine Beschränkung der Vergnügungsfahrten mit Kraftwagen anzuordnen.⁶²

In den Inflationsjahren stieg der rheinische Erholungsreiseverkehr also trotz der Krise wieder allmählich an. Allerdings zeigte sich die Fremdenverkehrsbranche gegenüber dem Publikum skeptisch, denn ein Großteil der Besucher wurde 1920 in der bereits erwähnten erstaunlich abwertenden Beurteilung des Verkehrsverbands als „*Revolutionsgewinnler*“ und „*Schiebergesellschaften*“ abgetan.⁶³ Bemerkenswerterweise wurde in dem Rundschreiben, das diese Herabwürdigung enthielt, gleichzeitig dazu aufgerufen, sämtliche Reisende freundlich zu behandeln und nicht pauschal, allein wegen ihrer Wohlhabenheit, eines schlechten Charakters oder unlauterer Geschäftstätigkeit zu verdächtigen:

⁶⁰ Wormser Zeitung vom 10.10.1921: Die Tagung des Rheinischen Verkehrsverbandes, in: StAB, Pr 13/144.

⁶¹ Verschönerungsverein für das Siebengebirge, Geschäftsbericht 1919 u. 1922, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592, S. 9 u. 17.

⁶² Der Landrat des Siegkreises an den Regierungspräsidenten von Köln, Siegburg, den 21.2.1921, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 1926.

⁶³ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 5, in: StAB, Pr 13/141.

„Der Erholungsreisende will angekratzte Nerven kurieren. Um so mehr muß das Fremden-gewerbe und das ganze Fremdenland ruhige Nerven fest im Zaume halten. Die Kriegsnachwirkungen müssen da bezwungen werden. Da ist eine schlimme Sache im Rheinland und in ganz Deutschland anscheinend: der neue grimmige Haß im Volk gegen alle Wohlhabenheit. Wer irgendwie noch Geld zeigt und ausgibt und heutige Preise zahlen kann, der wird blindlings als Schieber und Kriegsgewinnler beschimpft. Die Unbeteiligten johlen ihm nach und werfen ihm Steine ins Auto. Die Beteiligten sind nicht selten geneigt, ihm gepfefferte Preise abzuverlangen und sich dabei noch moralisch als Hand der strafenden Gerechtigkeit zu fühlen [...]. Und nun muß man bedenken: Mit diesen Gruppen des Wohlstandes hat es der Fremdenverkehr doch in erster Reihe zu tun, denn Reisen verlangt eine gewisse Kultur. Was ein richtiger Schieber ist, was weiß der groß von rheinischer Geschichte, Kunst und Landschaft! Der hält den Drachenfels für ein Berliner Nachtlokal und die Loreley für eine neue Zigarettenmarke. Die anderen aber sind feiner organisiert, ihnen erhöht es die Reisefreude nicht, wenn sie auf Schritt und Tritt als gewissenlose Schieber verdächtigt und beschimpft werden [...]. Wenn das nicht aufhört, die blinde Schieberpsychose im Rheinland, dann werden solche Leute nach Italien oder der Schweiz nicht aus eigenem Willen gehen, sondern flüchten, dahin, wo die Leute noch gesunde Nerven haben und ruhiges Urteil und etwas Unterscheidungsvermögen.“⁶⁴

Hier lässt sich eine interessante, zwiespältige Mischung von allgemeinem Bemühen um Besucher auf der einen und der gleichzeitig ablehnenden Haltung gegenüber Erholungs- und Vergnügungstouristen auf der anderen Seite feststellen. Die Klagen über den ausbleibenden Fremdenverkehr waren groß – die Touristen, die kamen, wurden aber teilweise wegen ihres Wohlstandes angefeindet oder zumindest misstrauisch beäugt. Viele Beobachter empfanden es als geradezu empörend oder unanständig, dass sich manche Menschen trotz der schwierigen Zeiten vergnügten. Hier mischte sich nicht nur moralischer Ärger mit Neid; gerade am Rhein kam noch die schwierige Gewöhnung an die neue Zeit hinzu, denn viele Menschen hatten sich offensichtlich noch nicht damit abgefunden, dass die Zeit des mondänen Rheintourismus vorbei war und Vertreter der höchsten Gesellschaftsschichten immer seltener ihren Urlaub am Mittelrhein verbrachten.⁶⁵ So sind auch

⁶⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 4, in: StAB, Pr 13/141.

⁶⁵ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 57.

die überheblichen, polemisch-abschätzigen Bemerkungen über eine sinkende „Qualität“ der Besucher zu verstehen, mit denen der Rheinische Verkehrsverband seine Enttäuschung über diese Entwicklung zum Ausdruck brachte, obwohl die Besucherzahlen 1922 trotz der widrigen Bedingungen „*im großen und ganzen*“ gut gewesen seien.⁶⁶

Konkretes ist über die soziale Zusammensetzung der Rheinreisenden in dieser Zeit allerdings kaum zu sagen. Für 1922 ist zwar im Zusammenhang mit dem erwähnten Konkursverfahren eine Fremdenliste des Westfälischen Hofes in Königswinter erhalten, diese bietet allerdings nicht mehr als einen einmaligen Ausschnitt ohne Vergleichbarkeitswert, zumal die Liste nur eine – wie auch immer motivierte – Auswahl der Gäste darstellt. Unter Berücksichtigung dieser Schwächen der Quelle spiegelt sich in ihr immerhin einiges wider, was man in verschiedenen Berichten über die Zeit finden kann: Mit 30% machten die ausländischen Besucher, darunter mehr als die Hälfte aus den Niederlanden, einen besonders großen Teil der Gäste aus, bei den – oft unspezifisch gekennzeichneten – Berufsangaben überwogen die höheren Beamten und Akademiker, die Kaufleute machten ein Viertel aus, von den im 19. Jahrhundert noch in großer Zahl aufgetretenen „Rentiers“ fand sich keiner mehr unter den Gästen.⁶⁷ Aber die unsichere Quelle darf aus genannten Gründen nicht überbewertet werden. Muss also einerseits unklar bleiben, aus welchen sozialen Schichten die Reisenden in den Inflationsjahren kamen, so ist andererseits unzweifelhaft, dass zwischen 1920 und 1922 besonders viele Ausländer in das inflationsgeplagte Deutschland kamen. Denn die Währungsungleichgewichte brachten die ausländischen Reisenden in die überaus komfortable Lage, in Deutschland ein besonders kostengünstiges Reiseland zu haben.⁶⁸ Wiederum liegen nur für einzelne Städte genaue Besucherzahlen vor, die aber durchweg ähnliche Entwicklungen bei den Zahlen der ausländischen Reisenden zeigen: In Bonn kamen 1922 mit 13.804 Meldungen fast 24% aller Besucher aus dem Ausland – ein Anteil, der bis zum Zweiten Weltkrieg nicht mehr erreicht wurde. Mitte der 20er Jahre waren es nur noch etwas über 6%. In absoluten Zahlen übertraf erst wieder das Olympiajahr 1936 die Ziffer von 1922.⁶⁹ Auch in Köln erreichte der Ausländerverkehr 1922 seinen Höhepunkt. Hier waren in diesem Jahr sogar 48% aller Übernachtungsgäste ausländischer

⁶⁶ Deutsche Reichszeitung vom 7.10.1922, No. 267: Vom Rheinischen Verkehrsverband, in: StAB, Pr 13/144; Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 4, in: StAB, Pr 13/141.

⁶⁷ Hugo Schmidt, Düsseldorf, den 30.8.193, betr. Konkurs Westfälenshof, Anlage: „Auszug aus der Fremdenliste 1922“, in: StAKw, Bestand Königswinter 2343.

⁶⁸ Deutsche Reichszeitung vom 30.6.1922, No. 174: Der Rheinische Verkehrsverband, in: StAB, Pr 13/141; zu diesem Aspekt ausführlich: FELDMAN, Germany.

⁶⁹ Übersicht „Bonn, Fremdenverkehr 1922-1925“, Übersicht „Bonn: Fremdenverkehr, Ausländer, vergleichende Jahresübersicht ab 1926 (bis 1939)“, beides in: StAB, Pr 13/137.

Herkunft. Während in den folgenden Jahren die Besucherzahlen der Deutschen nach einem leichten Rückgang 1923 kontinuierlich anstiegen, fielen die Zahlen der Ausländer drastisch ab. 1923 waren es nur noch etwa 19%, 1924 nur noch 15%, und 1925 kamen mit 50.168 Meldungen nur noch knapp 17% der Kölner Besucher nicht aus Deutschland.⁷⁰ Ähnliches bestätigte Hauschild, der – ohne auf konkrete Zahlen zurückgreifen zu können – für die Inflationsjahre feststellte, dass „der überwiegende Teil der Koblenz damals besuchenden Fremden aus dem Auslande gekommen sein“ dürften, diese nach Stabilisierung der Währung aber ausblieben.⁷¹

Von vielen Einheimischen wurden die ausländischen Reisenden wenig freundlich empfangen. Das entrüstete Wort vom „Ausverkauf Deutschlands“ war weitverbreitet und fand sogar Eingang in wissenschaftliche Untersuchungen der Zeit.⁷² Hier vermischten sich die Empörung über das „Versailler Diktat“ und die Fremdherrschaft am Rhein mit der Verzweiflung über die wirtschaftliche Notsituation und der gefärbten Wahrnehmung von reichen Ausländern, die anscheinend auch noch von der deutschen Misere des Geldwertverfalls profitierten.⁷³ Gleichzeitig fühlten sich viele Rheinländer von ihren Landsleuten aus den unbesetzten Gebieten verlassen – so äußerten sich jedenfalls Vertreter des Rheinischen Verkehrsverbandes, der sich deswegen emsig darum bemühte, in Deutschland Werbung für das Reisen an den Rhein zu machen.⁷⁴

3.3. Maßnahmen für den Fremdenverkehr – die Politik entdeckt ein neues Arbeitsfeld

In der kritischen Besatzungssituation wurden im Rheinland viele Stimmen darüber laut, dass man vom übrigen Deutschland verlassen worden sei – eine Klage, die besonders den Bereich des Fremdenverkehrs betraf, da hier sichtbar wurde, dass die vor dem Krieg so zahlreichen Besucher einfach ausblieben. Das wurde von Interessenvertretern des rheinischen Fremdenverkehrs aufgegriffen: Die rheinischen Bäder, die freilich in ihrer Eigenschaft als Kurorte zum Teil aus dem eng gefassten Bereich des Mittelrheins herausfallen, fühlten sich mehr als die übrigen Erholungsorte betroffen von den Folgen der Besatzungsherrschaft und gründeten deshalb gesondert 1920 eine „Interessengemeinschaft der im

⁷⁰ HUBER, Hotel-Fremdenverkehr, S. 223.

⁷¹ HAUSCHILD, Fremdenverkehr, S. 26.

⁷² Siehe z.B.: HUBER, Hotel-Fremdenverkehr, S. 221; HAUSCHILD, Fremdenverkehr, S. 14, 26.

⁷³ Deutsche Reichszeitung vom 30.6.1922, No. 174: Der Rheinische Verkehrsverband, in: StAB, Pr 13/141.

⁷⁴ Deutsche Reichszeitung vom 7.10.1922, No. 267: Vom Rheinischen Verkehrsverband, in: StAB, Pr 13/144.

besetzten rheinischen Gebiete liegenden Badeorte“ unter der Leitung des Rheinischen Verkehrsverbands, aus der Überzeugung heraus, „*dass die deutsche öffentliche Meinung doch viel besser über die besonderen Schwierigkeiten des besetzten westlichen Gebietes aufgeklärt werden müsse*“.⁷⁵ Mit dem Argument, dass „*der Kranke nicht gern dort weilt, wo der Soldat regiert*“⁷⁶ sahen sie die Besetzungssituation als alleinige Ursache für die Misere der ausbleibenden Besucher an. Etwas später versuchte der Rheinische Verkehrsverband 1921 mit einer großen Veranstaltung im Berliner Reichstagsgebäude, die nationale Aufmerksamkeit auf die Notlage des besetzten Rheinlands zu lenken.⁷⁷ Die Redner hoben das wirtschaftliche Gewicht, das die Rheinprovinz für Deutschland habe, ebenso hervor wie die Notwendigkeit des rheinischen Bäderwesens für die „Volksgesundheit“. Vor allem wurde aber – wie insgesamt bei der Werbung für das Rheinland – immer wieder das patriotische Motiv des „deutschen Rheins“ bemüht. „*Gerade wegen der Besetzung kommt zu uns*“ – forderte ein Redner die Landsleute aus den unbesetzten Gebieten auf und verkündete: „*Dieses Land ist deutsch und soll deutsch bleiben!*“⁷⁸ Und selbst das Schlusswort der Veranstaltung endete mit Ernst Moritz Arndts viel zitiertem Spruch vom Rhein, der „*Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Grenze*“ sei.⁷⁹ Der Rheinische Verkehrsverband verstand diese große Kundgebung als Auftakt einer umfangreichen Werbekampagne, mit der die deutschen Reisenden wiedergewonnen werden sollten. Es folgten zahlreiche Artikel in der deutschen Presse, die sich mit der Situation in den besetzten Gebieten auseinandersetzen und ein positives Bild des Rheinlands zeichnen sollten. Außerdem wurde 1921 im Deutschen Reisebüro am Potsdamer Platz im Zentrum Berlins eine „Sonderauskunftsstelle für die besetzten Gebiete“ eingerichtet.⁸⁰ Allerdings geriet die Werbekampagne schon im Herbst desselben Jahres ins Stocken, weil der Verband rasch an seine finanziellen Grenzen stieß und die zu dieser Zeit erheblich verteuerten Werbeanzeigen nicht mehr bezahlt werden konnten.⁸¹

⁷⁵ Mitteilungen des Rheinischen Verkehrsverbands, November 1920, S. 11, in: StAB, Pr 13/141.

⁷⁶ OTT, Not, S. 59.

⁷⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben vom 2.3.1921, in: StAB, Pr 13/141.

⁷⁸ Kölnische Zeitung vom 14.3.1921: Eine Kundgebung für das Rheinland, Berlin 13.3., in: StAB, Pr 13/141.

⁷⁹ Kölnische Zeitung vom 14.3.1921: Eine Kundgebung für das Rheinland, Berlin 13.3., in: StAB, Pr 13/141; zu Arndts Schmähchrift von 1813 und ihrer den deutsch-französischen Konflikt bis weit ins 20. Jahrhundert hinein prägende Wirkung: WEIN, Strom, insbesondere S. 143f.

⁸⁰ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben, Bad Godesberg, den 20.5.1921, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2527.

⁸¹ Wormser Zeitung vom 10.10.1921: Die Tagung des Rheinischen Verkehrsverbandes, in: StAB, Pr 13/141.

Neben dieser Kampagne brachte der Rheinische Verkehrsverband seit 1922 in bescheidenem Umfang verschiedene Werbefaltblätter über den Rhein und seine Nebentäler heraus.⁸²

Unabhängig von der Frage des Erfolgs der Werbekampagne, die ohnehin generell nur sehr schwer zu beantworten ist, hatte sich seit dem Krieg das Selbstverständnis des Rheinischen Verkehrsverbands deutlich geändert. Schon seit 1914 bezeichnete sich die Vereinigung nicht mehr als „Verein“, sondern firmierte als „Rheinischer Verkehrsverband“, gab sich damit einen offiziellen Anstrich und rückte vom Bild des Vertreters der Interessen einzelner Privatleute ab. Damit wertete man die eigene Institution nicht nur auf, sondern ging gleichzeitig den bis dahin latent vorhandenen Differenzen mit den örtlichen Verkehrsvereinen aus dem Weg. Diese hatten sich nämlich in ihrer Funktion bedroht gefühlt und die Sorge getragen, Mitglieder an den größeren Konkurrenten zu verlieren. Nun verstand sich der Rheinische Verkehrsverband als „Vereinigung aller am Fremdenverkehr interessierten Körperschaften unter Ausschluss Privater“. Als Mitglieder waren nicht mehr Einzelpersonen vorgesehen sondern nur noch Städte, Landgemeinden, Verkehrsvereine, Verkehrsgesellschaften, Badeverwaltungen, die Direktorien von Reichsbahn und Reichspost, Handelskammern, wirtschaftliche Vereine und Provinzialverwaltungen.⁸³

Mit dem Umzug von Koblenz nach Bad Godesberg 1921 unterstrich man den eigenständigen Charakter des Verbandes, denn die Geschäftsstelle war dadurch nicht mehr länger mit der des Koblenzer Verkehrsvereins vereinigt, sondern stattdessen in einem Nebengebäude des Rathauses ansässig. Außerdem wird das Angebot des Godesberger Bürgermeisters, der die neuen Räume mietfrei zu Verfügung stellte, eine verlockende Wirkung gehabt haben.⁸⁴

In diesem Angebot der Stadt, wie auch in der beschriebenen Entwicklung des Verbands insgesamt, kam deutlich zum Ausdruck, wie sehr das Interesse behördlicher Einrichtungen an der Förderung des Reise- und Ausflugsverkehrs allgemein gestiegen war. Diese Intensivierung politischer Eingriffe gehört zweifellos zu den wesentlichen strukturellen Veränderungen, die sich für den Fremdenverkehr im Laufe des Ersten Weltkrieges ergeben hatten. Zunächst in Form von Beschränkungen des Reise- und Ausflugswesens aus Gründen, die der Krieg vorgab, war der Fremdenverkehr von der Politik als eigenständiges Thema bzw. als nennenswerte wirtschaftliche Größe entdeckt worden. Entsprechend setzte

⁸² 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 34ff.

⁸³ Ebenda, S. 27f.; BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 198.

⁸⁴ Korrespondenz zwischen dem Rheinischen Verkehrsverband und dem Bürgermeister von Bad Godesberg, 1920/21, in: StAB, Go 244.

in Friedenszeiten ein gegenüber den Vorkriegsjahren deutlich stärkeres Engagement der kommunalen und regionalen Behörden zur Pflege dieser Wirtschaftsbranche ein. Dies wurde am Mittelrhein erstmals bei der Auseinandersetzung um Forderungen nach einer Wiederaufnahme des Steinbruchbetriebes im Siebengebirge deutlich, als 1919 angesichts der großen Wirtschaftsnot, zahlreicher Arbeitsloser und des brachliegenden Fremdenverkehrs der Zentralverband christlicher Keramik- und Steinarbeiter Deutschlands an das Reichswirtschaftsamt herantrat mit der Bitte, die stillgestellten Steinbrüche wieder in Betrieb nehmen zu dürfen.⁸⁵ Der Regierungspräsident von Köln war unmissverständlich in seiner ablehnenden Haltung, mit der er die Landschaft ebenso schützen wollte wie das Fremdenverkehrsgewerbe und sich dabei als Anwalt der erholungsbedürftigen Bevölkerung verstand:

*„Nicht der reiche Genußmensch ist es, der das Gebirge auf den durch den Wald gebauten Fußwegen aufsucht, sondern es sind in der überwiegenden Mehrzahl Touristen aller Stände des ganzen Rheinlandes, darunter insbesondere auch naturfreudige Arbeiter und Angestellte, auch die Jugend aller Stände stellt ihr teil, die im Gebirge Erholung suchen und sich an seiner ruhigen Schönheit erfreuen wollen. Allgemeine Entrüstung würde sich mit Recht dagegen wenden, dass die herrlichen Formen der Berge einer in geringen Grenzen sich haltenden und – wie ich hoffe – nur vorübergehenden Arbeitslosigkeit zum Opfer fallen sollten. Denn in der Tat würde die Wiederinbetriebnahme der alten Brüche zur unwiederbringlichen Zerstörung charakteristisch schöner Bergformen des Siebengebirges führen“.*⁸⁶

Bemerkenswerterweise wurde hier der Reise- bzw. Ausflugsverkehr ausdrücklich mit Menschen „aller Stände“ in Verbindung gebracht. So kamen allein in dieser kleinen Auseinandersetzung einige wesentliche Aspekte des „neuen“ Interesses der Politik am Fremdenverkehr zum Vorschein: Im kulturellen Interesse sollte die Landschaft erhalten werden, im wirtschaftlichen Interesse der Erholungsverkehr und die davon profitierenden Branchen, im sozialpolitischen Sinne wurde die neue demokratische Parole hochgehalten, dass Erholung als Anrecht für alle zu gelten habe.

⁸⁵ Bezirksvorstand Köln des Zentralverbandes christlicher Keramik- und Steinarbeiter Deutschlands an das Reichswirtschaftsamt Berlin, Köln, den 31.3.1919, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2619.

⁸⁶ Der Regierungspräsident an den Verkehrs- und Verschönerungsverein des Siebengebirges, Köln, den 22.5.1919, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2619.

In der finanziellen Notsituation nach dem Krieg spielte die wirtschaftliche Dimension eine besonders wichtige Rolle. Zahlreiche zeitgenössische Abhandlungen setzten sich angesichts des Geldwertverfalls mit Fragen der deutschen Zahlungsbilanz auseinander und plädierten unter anderem dafür, mittels einer Steigerung des Reiseverkehrs in Deutschland für eine Verbesserung der Bilanz zu sorgen: Deutsche sollten ihr Geld im Heimatland lassen, Ausländer sollten ihre Devisen nach Deutschland tragen.⁸⁷

Neben dieser volkswirtschaftlichen Ebene hatten die einzelnen Fremdenverkehrsgemeinden, die sich vor dem Krieg noch wenig um eine Förderung des Fremdenverkehrs hatten kümmern müssen, ein lebhaftes Interesse an einer wirtschaftlichen Wiederbelebung ihrer Region und steigerten ein solches Engagement mit Hilfe des Rheinischen Verkehrsverbands.

Das wirtschaftliche Interesse war aber nur die eine Seite der Medaille des gestiegenen politischen Interesses an Reisen und Erholung. Eine mindestens ebenso große Rolle spielte die Entdeckung eines gesellschaftspolitischen Auftrags in der ersten deutschen Demokratie, in der „Volksgesundheit“, Erholung und Regeneration für Bürger aller Gesellschaftsgruppen als politisches Ziel formuliert wurde.

So begann aus diesen unterschiedlichen Interessen heraus eine Zeit, in der Fremdenverkehrsförderung nicht mehr nur von einzelnen, wirtschaftlich interessierten Privatpersonen getragen wurde, sondern immer mehr offiziellen, behördlichen Charakter bekam und von politischen Stellen übernommen wurde.

Auf Reichsebene wurde 1919 mit Mitteln der Reichsbahn in Berlin die „Zentralstelle für Deutsche Verkehrswerbung“ gegründet, die den Zweck verfolgte, den ausländischen Reiseverkehr nach Deutschland zu fördern.⁸⁸ Damit waren die Zuständigkeiten in der Werbung klar verteilt: Die Zentralstelle, die 1920 in „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV) e.V.“ und 1928 in „Reichsbahnzentrale für den deutschen Fremdenverkehr“ umbenannt wurde, koordinierte die Werbung im Ausland, während für die innerdeutsche Werbung die Verantwortung bei den einzelnen regionalen Verbänden lag.⁸⁹

In Bezug auf das sozialpolitische Ziel, möglichst vielen Menschen Erholung und Urlaub zu ermöglichen, gab es auf verschiedenen politischen Ebenen Überlegungen, auch min-

⁸⁷ Fremdenverkehrspolitik als nationalpolitische und nationalwirtschaftliche Aufgabe, Vortrag von Oberbürgermeister Most, gehalten auf der Hauptversammlung des Rheinischen Verkehrsverbandes am 21.5.1925 in Cleve, in: StAB, Pr 13/141; als beispielhafte zeitgenössische Veröffentlichungen seien hier nur genannt: DEMUTH, Fremdenverkehr; THIESS, Zahlungsbilanz; etwas später: JÄGER, Bedeutung, S. 127-147.

⁸⁸ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 28f., 103f.

⁸⁹ Zur Tätigkeit der Reichszentrale siehe auch: UEHLER, Fremdenverkehrsorganisationen, S. 55-58; VOGT, Eisenbahn, S. 125.

derbemittelten Bevölkerungsschichten Vergünstigungen bei Kur- oder Erholungsaufenthalten einzuräumen, beispielsweise durch besondere Angebote außerhalb der Hauptsaison.⁹⁰ Argumentiert wurde hier vor allem mit „volksgesundheitlichen“ Überlegungen, also der offensichtlichen Notwendigkeit solcher Maßnahmen angesichts der vergangenen Strapazen, denen die Menschen in Krieg und Wirtschaftskrise ausgeliefert gewesen waren.⁹¹ Von diesen Argumenten abgesehen standen solche sozialpolitischen Forderungen in engem Zusammenhang mit einer Verschiebung der politischen Kräfte in den Anfangsjahren der Weimarer Republik, die von einem Anwachsen gewerkschaftlicher Macht und den staatlichen Bemühungen um den Erhalt des sozialen Friedens geprägt waren.

Politische Eingriffe fanden aber nicht nur statt mit dem positiven Ziel, den Ausflugs- und Fremdenverkehr zu fördern. Gleichzeitig gab es auch Bestrebungen, „den Auswüchsen gesellschaftlichen Lebens“ Einhalt zu gebieten.⁹² Damit griff die Politik die empörte Haltung in der Bevölkerung auf, die sich in der Krisenzeit gegen den Vergnügungstourismus richtete.

Im November 1921 stellte der Preußische Minister für Volkswohlfahrt fest, dass sich *„lärmende Genußsucht und sittenloses Vergnügungstreiben [...] vielfach rücksichtslos und auch aufdringlich in aller Öffentlichkeit breit [machten] in einer Zeit, da allenthalben Not an uns herandrängt [...]“*. Das war für den Minister nicht akzeptabel, denn nach seiner Ansicht verlangte *„die eigene Würde und die Würde Deutschlands [...], dass jeder, der sich mit dem Schicksal seines Volkes verbunden fühlt, sich heute mehr denn je fern hält von lärmender Genußsucht“*. Unter den gegebenen Umständen der wirtschaftlichen Not sah er Zurückhaltung somit auch für Vergnügungssuchende als sittliches Gebot an. Damit dieses auch eingehalten würde, ermahnte er die verantwortlichen kommunalen Behörden,

*„künftig in der Regel die Genehmigung zur Veranstaltung von Wohltätigkeitsfesten zu versagen, die mit kostspieligen Festessen oder anderen, der Not der Zeit und dem sozialen Zwecke widersprechenden Vergnügungen z.B. in besonders betonter Weise mit Tanz verbunden sind“.*⁹³

Auch wenn diese Weisung nicht explizit Veranstaltungen betraf, die mit Ausflugs- oder Fremdenverkehr zu tun hatten, so spiegelte sie doch deutlich die sozialpolitischen Bestre-

⁹⁰ Bund Deutscher Verkehrsvereine an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12.5.1922, in: HStAD, D 599.

⁹¹ Der Reichsminister für Volkswohlfahrt an die Herren Regierungs- und Oberpräsidenten, Berlin, den 16.7.1920, in: LHAK, Bestand 403, Nr. 13181, S. 63f.

⁹² Der Preußische Minister für Volkswohlfahrt an die Herren Oberpräsidenten, Berlin, 9.11.1921, in: StAKw, Bestand Königswinter, Nr. 593.

⁹³ Der Preußische Minister für Volkswohlfahrt an die Herren Oberpräsidenten, Berlin, 9.11.1921, in: StAKw, Bestand Königswinter, Nr. 593.

bungen der Zeit wider, als Erholung aus volksgesundheitlichen Gründen erwünscht war, diese Erholung aber nicht allzu ausschweifenden Charakter bekommen sollte.

Es ist sehr schwer einzuschätzen, inwieweit die Maßnahmen zur Förderung und Lenkung des Fremdenverkehrs am Mittelrhein in den frühen 20er Jahren Erfolg hatten. Immerhin waren, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, schon in den Inflationsjahren erste Anzeichen für einen Wiederanstieg des Reiseverkehrs zu erkennen gewesen. Diese fanden jedoch ein abruptes Ende, als jeglicher Fremdenverkehr durch die erweiterte und verschärfte Besetzung des Rheinlands infolge des Ruhrkampfes 1923/24 vollkommen zum Stillstand kam.⁹⁴

3.4. Zwischenfazit: Der Tourismus im Mittelrheintal zwischen Niedergang und Neubeginn

Die Jahre von 1914 bis 1923 stellten für den mittelrheinischen Fremden- und Ausflugsverkehr wie für die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt ein Jahrzehnt der großen Krise dar. Bis 1918 verhinderte der Kriegsalltag einen ungestörten Fortgang des Freizeitverhaltens der Menschen und auch in den von Besetzung und Inflation geprägten Jahren nach dem Krieg setzte sich die allgemeine Not, der Mangel an lebenswichtigen Gütern und Transportkapazitäten fort, so dass an Erholungs- und Ausflugsverkehr kaum zu denken war. Hinzu kamen spezifische Probleme durch die Besetzungssituation wie die Beschlagnahmungen von Beherbergungsraum, Einschränkungen der individuellen Bewegungsfreiheit zwischen den Besetzungszonen und die Abschreckung potentieller Besucher durch die Anwesenheit feindlicher Soldaten. Es mag historisch strittig sein, wie die besondere Entwicklung zu interpretieren ist, die das besetzte Rheinland gegenüber dem restlichen Deutschland in den 20er Jahren erleben musste. Manche Argumente heben die stimulierenden Effekte, die die Versorgung der alliierten Truppen für die rheinische Wirtschaft gehabt hätte, als positiv hervor, andere halten die Abschnürung vom restlichen Deutschland für ein überwiegendes Problem.⁹⁵ Bei der Reisebranche überwogen eindeutig die negativen Folgen. Allerdings wurde seit etwa 1920 wieder eine leichte Belebung des Reise- und Ausflugsverkehrs festgestellt, denn durch die Währungssituation wurden kurzzeitig zahlreiche Ausländer an den Rhein gelockt und auch einige Deutsche entdeckten wieder das Reisen.

⁹⁴ Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Köln für das Etatsjahr 1923, Köln 1925, S. 58, in: StAK, Ce 21/1923; KNOLL, Herausbildung, S. 95.

⁹⁵ JANSSEN, Geschichte, S. 381f.

Von sehr großer struktureller, aber erst perspektivisch wirksamen Bedeutung war die Intensivierung der Fremdenverkehrslenkung in der Krisenzeit. Während des Krieges gab es einige Bestrebungen, um eine politisch ungewollte Fortsetzung mancher Vergnügungsaktivitäten zu unterbinden, nach dem Krieg ging es in erster Linie um Fremdenverkehrsförderung. Dabei verfolgten die Maßnahmen mehrere Ziele: Wirtschaftspolitisch ging es um die Förderung der an sich strukturschwachen Fremdenverkehrsregionen, sozialpolitisch wurde angestrebt, Erholung, Urlaub und Regeneration für möglichst breite Bevölkerungsschichten anzubieten, und in einem erzieherischen Sinne wurde versucht, die öffentlichen „Vergnügungen“ zu mäßigen.

Unterbrochen wurden diese Bestrebungen wie auch der leichte Aufschwung der frühen 20er Jahre durch einen drastischen Einschnitt infolge der Krise 1923: Ruhrkampf und Rheinlandbesetzung, Hyperinflation und Währungsreform schufen eine Situation, in der zunächst an Fremdenverkehr nicht zu denken war. Erst nach Überwindung dieser Krise herrschten wieder Bedingungen, in denen versucht werden konnte, an die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg anzuknüpfen.

4. Zwischen den Krisen: Mitte der 20er Jahre bis 1932/33

4.1. Veränderte Rahmenbedingungen in der Weimarer Demokratie

In der Forschung zur Geschichte von Urlaub und Reisen in Deutschland wird mitunter behauptet, dass der Beginn des Massentourismus in den Jahren der Weimarer Republik anzusiedeln sei.¹ Unabhängig davon, wie diese These zu bewerten ist, steht eines außer Frage: In der Gesellschaft der Weimarer Republik vollzog sich nach dem Ersten Weltkrieg eine drastische Veränderung des Freizeit- und Reiseverhaltens in Quantität und Qualität. Dies war zurückzuführen auf ein Zusammenwirken verschiedener Faktoren: den konkreten arbeitsrechtlichen Veränderungen infolge der Demokratisierung und politischer Machtverschiebungen, den veränderten technischen Möglichkeiten bzw. den Verbesserungen der touristischen Infrastruktur und nicht zuletzt auf den umfassenden mentalen, schichtübergreifenden Wandel der Bedürfnisstruktur der Menschen.

Was war geschehen? Schon während des Krieges hatte der „Burgfrieden“ in Deutschland zu einer Aufwertung von Arbeiterschaft und Gewerkschaften geführt.² Nach Kriegsende machte die Arbeitgeberseite angesichts drohender Sozialisierungen in der revolutionär aufgeheizten Situation weitere Schritte auf die Gewerkschaften zu. In der Zentralarbeitsgemeinschaft vom November 1918 wurden nicht nur die Gewerkschaften offiziell als die Interessenvertretung der Arbeiter anerkannt und die Einrichtung von Arbeiterausschüssen in den Betrieben beschlossen – die Mitbestimmungsrechte wurden im Betriebsrätegesetz von 1920 sogar in die Verfassung aufgenommen. Besonders die Einführung des Acht-Stunden-Tages demonstrierte die Bereitschaft der Unternehmerseite, den Arbeitern zumindest vorübergehend auch materielle Verbesserungen zukommen zu lassen.³ Neben der Arbeitszeitverkürzung gehörten auch Urlaubsregelungen zu den wesentlichen Veränderungen, die im arbeits- und tarifrechtlichen Bereich für die Arbeiter und Angestellten großen Einfluss auf die Lebens- und Freizeitgestaltung der Menschen haben sollten. Obwohl ein Recht auf Urlaub weder in der Verfassung noch in der Tarifvertragsordnung festgeschrieben war, ergab sich in der Situation zu Beginn der Weimarer Republik durch die starke Position der Gewerkschaften eine sprunghafte Verbesserung der Urlaubsbestimmungen.⁴ 1920 waren mehr als 80% der Arbeiter und Arbeiterinnen urlaubsberechtigt, 1927 waren es über 90%. Die Regelungen waren im Einzelnen allerdings sehr unter-

¹ Hierzu vor allem: KEITZ, Reisen und KEITZ, Anfänge.

² STEIGER, Kooperation, S. 101ff.

³ PEUKERT, Weimarer Republik, S. 112-116; ausführlich: STEIGER, Kooperation, S. 104-146.

⁴ IHMELS, Recht, S. 18ff.

schiedlich, je nach Tarifvertrag, Branche oder individualvertraglicher Vereinbarung, weswegen es auch nicht möglich ist, eine durchschnittliche Dauer des tariflichen Jahresurlaubs zu skizzieren. Die Höchstdauer von zwölf Urlaubstagen im Jahr dürfte von Industriearbeitern jedenfalls kaum überschritten worden sein. In vielen Branchen waren es eher deutlich weniger: So bekamen Holzarbeiter 1920 lediglich drei bis sechs Tage Urlaub, je nachdem, wie lange sie dem Betrieb angehörten.⁵ Als spätestens in der Weltwirtschaftskrise viele tarifvertraglichen Zugeständnisse wieder zurückgenommen wurden, ging in einigen Branchen für die Arbeiter der Urlaubsanspruch teilweise wieder verloren. So wurde 1932 beispielsweise der Tariflohn in der Schuhindustrie nur auf Kosten der Hälfte des Urlaubs aufrechterhalten.⁶ Die Situation der Angestellten war zumindest hinsichtlich der Urlaubsregelungen durchweg besser. Sie waren von Anfang an zu größeren Anteilen urlaubsberechtigt und hatten in der Regel Anspruch auf eine längere Urlaubszeit von bis zu drei Wochen.⁷ Gemessen an den Bedingungen, die noch zur Kaiserzeit geherrscht hatten, war somit im Bereich der verfügbaren Freizeit ein deutlicher Fortschritt erzielt worden, der sich auf den allgemeinen Lebensstil niederschlug.

Im Gegensatz zu diesen Verbesserungen kam es gegenüber 1913 zu keiner Steigerung des privaten Konsums, auch wenn von Zeitgenossen wie auch später in der historischen Betrachtung viel über die Frage gestritten worden ist, ob das Lohnniveau zu hoch bzw. die Löhne in der Weimarer Republik der wirtschaftlichen Situation nicht angemessen, sondern politisch „erkaufte“ worden seien.⁸ Zudem darf nicht aus dem Blick geraten, dass die gesamten 20er Jahre, auch die sogenannten „goldenen“ Jahre von 1925 bis 1929, von einer chronisch hohen Arbeitslosigkeit geprägt waren.⁹ Allerdings hing der Konsum von Urlaub und Freizeit nicht geradlinig von den finanziellen Möglichkeiten der Menschen ab. Neben dem genannten zeitlichen und finanziellen Freizeitbudget stellten in mentaler Hinsicht die Gewohnheit bzw. das Bedürfnis nach Ausflügen und Urlaub eine ebenso wichtige Voraussetzung dar wie in praktischer Hinsicht die Veränderung des infrastrukturellen Rahmens für Freizeitgestaltung und Fremdenverkehr in den 20er Jahren große Bedeutung hatte. Im Verkehrswesen setzten sich Entwicklungen fort, die im Kaiserreich ihren Anfang genommen hatten. Während der Ausbau der Eisenbahnstrecken in der Zwischenkriegszeit auf dem Stand von 1913 stagnierte, weitete sich der Kraftfahrzeugverkehr deutlich aus. Die

⁵ Ebenda, S. 19.

⁶ Ebenda, S. 20.

⁷ Ebenda, S. 19; PRELLER, Sozialpolitik, S. 150.

⁸ PEUKERT, Weimarer Republik, S. 127ff.

⁹ BORCHARDT, Zwangslagen, S. 330; hierzu neuerdings die stark wirtschaftswissenschaftlich orientierte Studie von RITSCHL, Deutschlands Krise.

Zahl der in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen war 1927 beinahe fünfmal so hoch wie 1914, Motorräder gab es mehr als 14mal so viele wie vor dem Krieg.¹⁰ Für den Reiseverkehr waren besonders die Omnibusse von Bedeutung, deren Bestand sich in Deutschland zwischen 1924 und 1929 beinahe versechsfachte.¹¹ Inwiefern der wachsende Kraftfahrzeugverkehr für eine Steigerung, gleichzeitig aber auch für einen qualitativen Wandel des Reiseverhaltens im Mittelrheintal sorgte, wird weiter unten noch zu untersuchen sein.

Zu den infrastrukturellen Veränderungen gehörten auch die zahlreichen Neugründungen im Reisebürogewerbe im Laufe der 20er Jahre, worin sich ebenfalls das wachsende Interesse am Reisen widerspiegelte: Hatte es 1907 in Deutschland lediglich 117 Reisebüros gegeben, war ihre Zahl bis 1925 schon auf 364 gestiegen und steigerte sich bis 1933 weiter auf 499. Damit ging eine Ausweitung und Verbilligung der Pauschalreiseangebote einher.¹²

Neben diesen konkret messbaren Veränderungen stand ein weiterer mentaler Aspekt: Man mag es als Folge der angesprochenen praktischen Veränderungen ansehen, zum Teil auch als deren Ursache – auf jeden Fall kam es im Zusammenwirken mit den geschilderten Entwicklungen zu einem schichtübergreifenden Bedürfniswandel in der Bevölkerung, der eine wesentliche Rolle hinsichtlich eines allgemein sich ausbreitenden Freizeitverhaltens spielte. Auch wenn ein solcher Wandel im Einzelnen nur schwer zu greifen ist, bleibt unbestreitbar, dass sich generell infolge von Kriegs- und Nachkriegserfahrung, durch die Urbanisierung und Amerikanisierung sowie die neuen Medien (Rundfunk, Kino), die vor allem das großstädtische Leben immer mehr prägten, das Bedürfnis nach Erholung und Freizeit gewandelt hatte.¹³ Bevölkerungsschichten, die bislang keine aktive Freizeitgestaltung oder gar Urlaub praktiziert hatten, entdeckten nun diese Lebensbereiche für sich.

Mit Veränderungen der Freizeitangebote oder den gestiegenen zeitlichen Möglichkeiten allein ist dieser Mentalitätswandel nicht zu erklären. Sicherlich spielte als konkrete Ursache unter anderem die exorbitante Zunahme der Werbung eine wichtige Rolle. So sollen sich nach vorsichtigen Schätzungen die Werbeausgaben der Fremdenverkehrsorte zwischen 1908 und 1930 ungefähr verneunfacht haben.¹⁴ Solche Steigerungen dürften aber

¹⁰ Hierzu differieren die Zahlen ein wenig, zeigen aber denselben Trend: FEILCHENFELD, Kraftwagenverkehr, S. 275; BORMANN, Lehre, S. 107, 110; vgl. auch weiter unten Kapitel 4.5.

¹¹ BORMANN, Lehre, S. 107.

¹² KEITZ, Reisen, S. 119-128; UEHLER, Fremdenverkehrsorganisationen, S. 38ff.

¹³ KEITZ, Reisen, S. 24ff.; hierzu ausführlich: MAASE, Vergnügen, S. 115-129.

¹⁴ KEITZ, Reisen, S. 98.

eher Folge, Begleiterscheinung oder Reaktion auf den allgemeinen Bedürfniswandel gewesen sein, dessen eigentliche Ursachen bisher noch kaum erforscht sind.¹⁵ Überlegungen zu einem kausalen Zusammenhang der traumatischen Kriegs- und Nachkriegserfahrungen mit der darauf folgenden politischen und geistigen Radikalisierung sowie einer gesteigerten Suche nach Zerstreuung und Vergnügen, stellen erste Deutungsansätze dar.¹⁶

Unabhängig von der Frage nach den Ursachen der „Vergnügungssucht“ ist eines jedoch klar: Die 20er Jahre, die mit Blick auf die kulturelle Vielfalt und Vitalität auch die „Goldenen“ Jahre genannt werden, bedeuteten auch für den Reiseverkehr am Mittelrhein für wenige Jahre eine neue Zeit.

4.2. Ansätze zu Neubeginn und Aufschwung in den „Goldenen Zwanzigern“ – quantitative und qualitative Veränderungen im Fremdenverkehr am Mittelrhein

4.2.1. Zum allgemeinen Verlauf des Fremdenverkehrs

Obwohl für die 20er Jahre keine zusammenhängenden Zahlenreihen für die ganze Region vorliegen, lässt sich anhand verschiedener Geschäfts- und Verwaltungsberichte in groben Zügen eine quantitative Entwicklung nachvollziehen. Skizziert man einen solchen allgemeinen Konjunkturverlauf des Fremden- und Freizeitverkehrs am Mittelrhein in den Jahren der Weimarer Republik, so ergibt sich zwar nicht eine direkte Parallele zur gesamtwirtschaftlichen Konjunktur, es wird allerdings eine starke Abhängigkeit von dieser erkennbar: Während der Inflationsjahre war der Reiseverkehr gering, dafür aber – aufgrund ihres Kaufkraftvorteils – von einem großen Aufkommen ausländischer Gäste geprägt.¹⁷ Diese blieben nach der Währungsstabilisierung schlagartig aus.

Für Köln liegen Zahlen vor, die diesen Bruch bestätigen. Zwar ist Köln keine beispielhafte Stadt für den mittelrheinischen Fremdenverkehr, da zu den Besuchern der Stadt in großer Zahl Geschäftsreisende zählten wie auch Touristen, die ein spezielles Interesse an der Besichtigung der Großstadt hatten. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil der gemeldeten Ausländer Angehörige der Besatzungstruppen und somit keine typischen Rheintouristen waren.¹⁸ Trotzdem soll mangels alternativen Zahlenmaterials ein kurzer Blick auf die Kölner Besucher geworfen werden, zumal hier die Auswirkung der Währungssituation in besonderer Weise sichtbar wird.

¹⁵ Ebenda, S. 24.

¹⁶ MAASE, Vergnügen, S. 115ff.

¹⁷ Siehe hierzu auch Kapitel 3.2.

¹⁸ Darauf wurde hingewiesen in: Verwaltungsbericht des städtischen Verkehrsamtes Bonn 1926/27, in: StAB, Pr 13/140.

Tabelle III: Gemeldete Übernachtungsgäste in Köln 1922 bis 1924 (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	1922	1923	1924
Deutsche	198.610	193.895 (-2,4%)	201.207 (+3,8%)
Ausländer	169.426	45.761 (-73%)	35.277 (-22,9%)
insgesamt	382.205	239.656 (-37,3%)	236.484 (-1,3%)

* nach: Statistisches Jahrbuch der Stadt Köln für 1922, S. 52 f., 1923, S. 51 f., 1924, S. 69 f.

Es zeichnet sich klar ab, wie stark der Reiseverkehr der Ausländer während der Inflationsjahre boomte und nach der Reform der Währung schlagartig wegbrach. Während die Zahlen der deutschen Übernachtungsgäste sich nicht wesentlich veränderte, ging der Ausländerverkehr rapide zurück. Durchschnittlich blieben die Gäste etwa gleichbleibend für knapp zwei Übernachtungen in der Stadt.

Im Zusammenwirken mit einer Lockerung der Besatzungssituation bzw. der Liberalisierung der Ein- und Ausreisebestimmungen sowie einer allmählichen Verbesserung der ökonomischen Situation Deutschlands begann seit Mitte der 20er Jahre das Freizeit- und Reisegeschehen am Rhein wieder aufzuleben. Schon über das Jahr 1924 wusste die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft zu berichten, dass sich der Personenverkehr besser gestaltet habe, „*als man es nach den Erfahrungen der letzten Jahre glaubte, erwarten zu können*“.¹⁹ Allerdings wurde die Abhängigkeit von dem insgesamt eher ungünstigen Wetter beklagt, was darauf schließen lässt, dass viele Tagesreisende aus der näheren Umgebung unterwegs waren, da Menschen mit längeren vorher geplanten Reiserouten weniger flexibel auf wechselndes Wetter hätten reagieren können.²⁰

In den folgenden Jahren verbesserte sich die Situation, zusätzlich angeschoben durch verschiedene Großereignisse wie beispielsweise die Tausendjahrfeier oder große Ausstellungen, sowie einer zunehmenden Professionalisierung in Form von gezielten Werbemaßnahmen oder Verbesserungen des Fremdenverkehrsangebots.²¹ Auch Ausländer kamen seit Mitte der 20er Jahre wieder in wachsender Zahl. Die Schiffahrtsunternehmen begaben sich an die Instandsetzung und Ausweitung ihrer Flotte. Die Köln-Düsseldorfer gab 1925 gleich zwei neue Salondampfer in Auftrag, die im Jahr darauf in Betrieb ge-

¹⁹ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Geschäftsbericht 1924, S. 2, in: StAD, XXIII 867.

²⁰ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Geschäftsbericht 1924, S. 2, in: StAD, XXIII 867.

²¹ Siehe hierzu Kapitel 4.3. und 4.4.

nommen wurden. 1926 wurde auch der letzte von den französischen Besatzungsbehörden beschlagnahmte Dampfer zurückgegeben.²² Damit verfügte die Köln-Düsseldorfer über 27 Schiffe.²³ Von einer gewissen Normalisierung des Reiseverkehrs sprach die Schifffahrtsgesellschaft erst 1927, als man feststellte, dass

*„die allmählich mehr bekanntgewordene Tatsache, daß der Rheinreisende auch in dem noch besetzten Gebiet Behelligungen nicht mehr zu befürchten braucht, und eifrige Propaganda [...] es offenbar bewirkt [haben], daß In- und Auslandsreisende sich wieder mit mehr Vertrauen dem Rhein zuwenden“.*²⁴

Unter den Ausländern stellten nach Schätzung der Dampfschifffahrtsgesellschaft die Amerikaner die größte Gruppe – unter amerikanischen Veteranen des Ersten Weltkrieges bekamen Europareisen im Zusammenhang mit Fahrten zu ehemaligen Kriegsschauplätzen in den 20er Jahren eine gewisse Popularität.²⁵ Der Rheinische Verkehrsverein, der ebenfalls 1927 als das erste „Normaljahr“ nach dem Krieg ansah, zählte daneben auch sehr viele Gäste aus den Niederlanden und Großbritannien.²⁶ Zu den wichtigen Veränderungen des Reiseverhaltens am Mittelrhein gehörte die deutliche Verschiebung zugunsten des ansteigenden Tagesausflugsverkehrs. Die zahlreichen Anträge auf Genehmigung des Verkaufs von Luftballons, Obst und Südfrüchten bzw. das Betreiben von Fotografierständen an den Sonn- und Feiertagen vermitteln ein anschauliches Bild vom bunten Treiben, das in den Ausflugsorten am Rhein in den 20er Jahren herrschte.²⁷ Um diesem immer lebhafter werdenden Lokalverkehr besser entsprechen zu können, setzte die Köln-Düsseldorfer vermehrt kleinere Dampfer ein, die dafür zum Teil neu angeschafft bzw. gebaut wurden.²⁸

Die – gemessen am Vorkriegsaufkommen – „Normalisierung“ während der späten 20er Jahre war auch zugleich Höhepunkt des rheinischen Fremdenverkehrs in der Weimarer Zeit. Im „Befreiungsjahr“ 1930, das in der Werbung entsprechend aufbereitet wurde, bekam der Besucherstrom nochmals einen positiven Schub.²⁹ 1931 schlug sich dann die all-

²² Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Geschäftsbericht 1925, S. 2, Geschäftsbericht 1926, S. 3, in: StAD, XXIII 867.

²³ Broschüre „Der Rhein“, 1926, S. 2, in: StAK, ZS IV / 61 / 8.

²⁴ Geschäftsbericht der preussisch-rheinischen Dampfschifffahrtsgesellschaft zu Köln über das Jahr 1927, in: StAD, VII 1967, S. 5; die Einschätzung, dass 1927 das erste „normale“ Jahr nach der Krise gewesen sei, ist auch zu finden bei: ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 52.

²⁵ WALVIN, Leisure, S. 142.

²⁶ Rheinischer Verkehrsdienst vom 27.6.1928, in: StAL I/4, Rheinischer Verkehrsdienst.

²⁷ StAKw, Bestand Königswinter 90.

²⁸ Geschäftsbericht der preussisch-rheinischen Dampfschifffahrtsgesellschaft zu Köln über das Jahr 1927, in: StAD, VII 1967, S. 5.

²⁹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 1, in: KASb, Landratsamt des Siegreises, Bestand 2593.

gemeine wirtschaftliche Krisensituation auf den Reiseverkehr nieder. Spürbar war dies allerdings weniger an einem etwaigen Ausbleiben des Verkehrs, sondern vor allem am deutlichen Konsumrückgang der Reisenden und Ausflügler. Damit ist das Reiseverhalten angesprochen. Denn hinter der sehr groben quantitativen Skizze, die eng mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung der Weimarer Republik korrespondiert und dadurch etwas schematisch wirkt, liegt ein bemerkenswerter qualitativer Wandel des Reise- und Ausflugsverkehrs, der sich aus den zeitgenössischen Berichten ablesen lässt.

4.2.2. Die qualitative Veränderung des Reisens in den „Goldenen Zwanzigern“ und in der Wirtschaftskrise

1931 führte der Rheinische Verkehrsverband unter seinen Mitgliedern eine große Umfrage durch, in der nicht nur Zahlen sondern auch qualitative Aspekte des Reiseverkehrs im Verbandsgebiet abgefragt wurden.³⁰ Die Ergebnisse dieser Umfrage ermöglichen einen ausführlichen Blick auf die Verhältnisse des Fremdenverkehrs im Rheinland in den frühen 30er Jahren:

„Ein naher Aufenthaltsort und ein billiges Quartier war die Parole“³¹ – so lautete das Fazit, das der Rheinische Verkehrsverband aus der Vielzahl der Beobachtungen über das Reiseverhalten im Rheinland zog. Wie nicht anders zu erwarten, reisten die Menschen in der Krise merklich sparsamer: Sie verreisten in weniger entfernte Orte und legten bei der Suche nach Unterkunft besonderen Wert darauf, dass das Quartier preiswert war.³² Manche Wirte klagten sogar über „unerträgliche Preisdrückereien durch Einzelpersonen wie durch Vereine“³³ – andersherum hielten allerdings auch die Beschwerden über eine fortwährende Überteuering des Rheinlandes an, was die Verkehrsvereine und -verbände immer wieder zu besorgten Aufrufen für eine günstigere Preisgestaltung veranlasste.³⁴ Angesichts dieser Situation eines zunehmenden Preisbewusstseins erklärt sich auch, dass bei einem auf 20 bis 30% geschätzten Rückgang des Reiseverkehrs der Gewinnrückgang des Gastgewerbes auf rund 50% veranschlagt wurde. Hierbei taten die Steuererhöhungen,

³⁰ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 1-8, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

³¹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 1, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

³² Die Beobachtung eines zurückhaltenden Konsumverhaltens der Reisenden in den 20er Jahren wird durch andere Untersuchungen bestätigt, siehe: KEITZ, Reisen, S. 44ff.

³³ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 4, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

³⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben vom 7.5.1926, in: StAB, Go 244; Verkehrsamt Königswinter an den Bürgermeister, Königswinter, den 21.12.1926, in: StAKw, Bestand Königswinter 510; Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilung vom 1.3.1932, in: HStAD, Landratsamt Bonn 984, Blatt 120.

eine Verdoppelung der Biersteuer und die Einführung einer neuen Getränkesteuer ihrerseits ihre Wirkung.³⁵ Die Köln-Düsseldorfer beklagte dieselben Rückgänge: Auch hier reduzierte sich 1931 die Zahl der Reisenden um ein Drittel, während der Verzehr um die Hälfte sank.³⁶ Zudem wurde beobachtet, dass immer mehr Ausflügler, darunter sogar die Kraftwagenbesitzer, eigene Verpflegung mitbrachten.³⁷

Die wirtschaftliche Notsituation und die darauf folgenden deflatorischen Maßnahmen der Reichsregierung setzten also wie in vielen Bereichen der Wirtschaft auch beim Freizeit- und Urlaubsverhalten eine krisenhafte Entwicklung in Gang: Das schwindende Geld in den privaten Haushalten senkte die Konsumnachfrage, steigende Steuern und sonstige Abgaben drückten zusätzlich die Margen der Fremdenverkehrsbetriebe.³⁸ Gleichzeitig sanken in der allgemeinen deflatorischen Entwicklung die Preise für Unterkunft und Verpflegung nach Schätzung des Rheinischen Verkehrsverbandes 1932 gegenüber dem Vorjahr durchweg um 10 bis 20%.³⁹

Allerdings trat bei der Umfrage die überaus interessante Beobachtung zutage, dass die Krise sich auf das Konsumverhalten während der Reise oder des Ausflugs auswirkte, nicht aber auf die Zahl der Gäste.⁴⁰ Die Menschen reisten nicht weniger, sie achteten allerdings mehr auf ihr Geld, was sich beispielsweise auch darin niederschlug, dass die teuren Hotels immer weniger Gäste hatten, da diese sich preiswertere Herbergen suchten.

Hier zeigt sich deutlich, wie sehr inzwischen Freizeit und Erholung zum Bestandteil eines neuen Lebensstils geworden waren, der nicht nur von der Verfügbarkeit über Geld und Zeit abhing. Hatten die Menschen weniger Geld, hieß das nicht, dass sie auf Erholung, Freizeit und Vergnügen vollständig verzichteten. Sie waren sparsamer, hatten aber inzwischen den sonntäglichen Ausflug schon derartig in ihr Leben integriert, dass sie ihn trotz schwieriger finanzieller Lage nicht aufgaben. So konnte der Verkehrsverband auch zum

³⁵ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 2, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; hierzu außerdem: StALinz, 2/11-35, Kap. 8/4 („Vergnügungssteuerhebeliste“); 2/11-34, Kap. 8/3, („Lustbarkeitssteuerordnung Linz“); 2/11-44, Kap. 8/4 („Beherbergungssteuer“).

³⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 6, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; über einen deutlichen Rückgang der Kaufkraft bei den Besuchern wird auch für Köln berichtet: Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1930/31, S. 37, in: StAK, Benutzersaal.

³⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

³⁸ Hierzu auch: ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 48, 52.

³⁹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 2, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593

⁴⁰ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 2, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

Höhepunkt der Wirtschaftskrise über ein sonniges Pfingstwochenende 1932 berichten, an dem sich ein „*erfreulich starker Reiestrom ins Rheinland*“ ergoss.⁴¹

In der Krise kam es auch zu Verschiebungen und wachsendem Wettbewerb innerhalb des Gastgewerbes. Denn infolge des schlechten Geschäfts gingen im Rheintal einige Winzer dazu über, einen eigenen Weinausschank zu betreiben. Derartige Gaststuben, die zum Zweck der Wiedererkennung durch einen Strauß oder Besen gekennzeichnet wurden, waren sehr schnell als „Straußwirtschaften“ etabliert, was den alt eingesessenen Gastwirten der Region eine spürbare Konkurrenz einbrachte.⁴² Allein in der Gegend um Rüdesheim wurden 1932 102 derartige neue Schankstellen gemeldet.⁴³ Außerdem klagte das Hotelgewerbe über eine Zunahme von nicht konzessionierten Privatvermietern, die durch unlautere Billigangebote den Beherbergungsbetrieben einigen Schaden zufügten.⁴⁴ Durch ein solches „*Unwesen des gewerbsmäßigen Vermietens von möblierten Zimmern mit und ohne Frühstück durch Privatleute an Fremde*“⁴⁵, das schon vor dem Ersten Weltkrieg vereinzelt beobachtet worden war, versuchten in der Wirtschaftskrise offensichtlich immer mehr Menschen, sich auf diese Weise einen Nebenverdienst zu sichern. Darüber hinaus wurde als weitere Belastung für das Hotelgewerbe beobachtet, dass in zunehmendem Maße Erwachsene auch in den preiswerten Jugendherbergen Quartier suchten, was seit 1920 auch Wanderern, die älter als 20 Jahre waren, gestattet war.⁴⁶

Eine weitere Entwicklung drängte sich angesichts der allgemeinen Geldnot geradezu auf: der wachsende Ausflugsverkehr mit Fahrrädern, der nach dem Bericht von 1931 seit den ausgehenden 20er Jahren besonders bei Jugendlichen erstmals nennenswerte Ausmaße angenommen haben soll.⁴⁷

Über das Problem der Freizeitgestaltung trotz Geldnot hatte zur selben Zeit eine junge Arbeiterin in einer Umfrage des Deutschen Textilarbeiter-Verbandes berichtet:

„Aufs Wochenende freue ich mich die ganze Woche, schon weil Mittag Schluß ist und ich den Sonntag vor mir habe. [...] Vor Jahren bin ich immer mit der

⁴¹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 1f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁴² Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 2, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; hierzu auch: Schaake, Fremdenverkehr, S. 35.

⁴³ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁴⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁴⁵ Wirthe-Verein für Königswinter und Umgegend an die Ortspolizeibehörde, Königswinter, den 13.7.1911, in: StAKw, Bestand Königswinter 2470.

⁴⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; KEITZ, Reisen, S. 93.

⁴⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 6, 1932, S. 12f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

*Arbeiterjugend gewandert, da gings auch manchmal Sonnabends fort. Jetzt gibt's Sonntags einmal eine schöne Radtour oder ich gehe ins Theater oder Konzert, wenn's nicht gar zu kostspielig wird. Am liebsten würde ich Sonnabend Mittag fortfahren und Sonntag abend wieder zurück. Wohin wäre mir egal, aber da fehlt mir das liebe Geld.*⁴⁸

Schon seit den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg hatte es unter den Besuchern des Rheins vereinzelt Arbeiter gegeben. Organisierte Arbeiterreisen, die während der Weimarer Zeit insgesamt zunahmen, wurden am Mittelrhein nicht zu einer nennenswerten Größe, obwohl der Rheinische Verkehrsverband schon 1920 die Förderung von Arbeiterreisen als eine herausragende Kulturaufgabe bezeichnet hatte.⁴⁹ Darauf war das Programm der Arbeiterreiseorganisationen auch nicht ausgerichtet, denn Vergnügen und Erholung standen hier weniger im Vordergrund als die Ziele von Bildung und kulturellem Austausch, so dass solche Reisen vorzugsweise in Städte wie Paris oder Berlin stattfanden.⁵⁰ Am Rhein waren Arbeiter dagegen vor allem unter den Tagesausflüglern zu finden.

In der Krise blieben vor allem die Reisenden aus diesen ärmeren Bevölkerungsschichten aus – Arbeiter und Angestellte, die Mitte der 20er Jahre das Reisen gerade erst neu entdeckt hatten, litten am meisten unter der wirtschaftlichen Rezession und mussten als erste auf Ausflüge verzichten.⁵¹ Daneben ging in der Krise auch die Zahl der Ausländer, vor allem der US-Amerikaner und der Engländer, die ihrerseits unter der Rezession zu leiden hatten, drastisch zurück.⁵²

Ein Trend, den das Rheintal nicht unmittelbar, wohl aber kleinere, bislang wenig frequentierte Sommerfrischen etwa in der Eifel, dem Westerwald oder im Bergischen Land zu spüren bekamen, war eine bestimmte Art der Veränderung in der sozialen Zusammensetzung der Reisenden: Dort kamen in den schlechten Zeiten nämlich zahlreiche Gäste der „besseren Gesellschaft“ in Orte, die bis dahin nicht zu ihrem Reiseprogramm gezählt hatten; denn auch die Reichen mussten angesichts der Krise sparen und eine preisgünstige Alternative für ihren Urlaub suchen.⁵³

⁴⁸ MEIN ARBEITSTAG, MEIN WOCHENENDE, S. 42.

⁴⁹ Rheinischer Verkehrsverein, Mitteilungen (November 1920), S. 6, Jahresbericht 1919, in: StAB, Pr 13/141.

⁵⁰ KEITZ, Reisen, S. 129-152.

⁵¹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁵² Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 9, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁵³ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, 1932, S. 9, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

Unbestritten ist, dass die Rezession sich auf das Reiseverhalten am Mittelrhein auswirkte. Insgesamt aber stellte der Rheinische Verkehrsverband auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise fest, dass der rheinische Fremdenverkehr „unter den vielen Zweigen des heimatischen Gewerbes [...] vielleicht am wenigsten gelitten“ habe, da die Reiselust „trotz der ewigen Rückschläge“ unvermindert geblieben sei.⁵⁴

4.2.3. Anfänge des „Sauftourismus“: Exzesse des Fremdenverkehrs in den 20er Jahren

Unabhängig von der Frage nach dem Zusammenhang von Wirtschaftskrise und Freizeitverhalten der Menschen lässt sich ein weiterer bemerkenswerter Aspekt qualitativen Wandels des Ausflugs- und Reiseverhaltens am Mittelrhein feststellen: Zahlreiche Quellen vermitteln den Eindruck, dass viele der Reisenden am Rhein durch übertriebenes oder unangemessenes Benehmen negativ auffielen. Wiederholte Aufforderungen, sich angemessen zu verhalten, deuten darauf hin, dass immer wieder Reisende aus dem Rahmen fielen. So empfahl ein Reiseführer 1931, dass man sich als Reisender mit dem Singen etwas zurückhalten sollte:

„Manche Leute scheinen nun einmal der Meinung zu sein, man müsse am Rhein, besonders wenn man vor einem vollen Becher säße, durchaus seine Stimme erheben und drauflosgröhlen. Ohne Rücksicht auf ihre Mitmenschen lassen sie hier ihr Organ ertönen, auch wenn es sich nicht einmal durch seinen Wohlklang vor dem eines schreienden Esels auszeichnet. Es gibt ja sehr viele Lieder auf den Rhein [...] und man hat selten eine so große Auswahl, die Gegend, in der man sitzt, zu preisen, wie am Rhein. [...] Aber man lege sich auch hierbei eine gewisse Mäßigung auf. [...] Die Bewohner seiner Ufer haben und hören es lieber, wenn diejenigen, die den Rhein bereisen, sich nicht allzu laut und wüst aufführen und ihre Stimme nur dann als Gesang vernehmen lassen, wenn sie auch wirklich dazu taugt.“⁵⁵ Auch wenn diese Darstellung etwas überzogen sein mag, so führt sie doch deutlich das Bild einer großen Zahl an Reisenden vor Augen, die die „rheinische Fröhlichkeit“ oder auch die Romantik geradezu mit Gewalt heraufbeschworen und sich damit in ihrer Umgebung unbeliebt machten. Auch über unfreundliches, unverschämtes und forderndes Verhalten wurde im selben Buch berichtet: „Auf die freundli-

⁵⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 16, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

⁵⁵ EULENBERG, Rheinland, S. 15f.

*che Weise kommt man weiter bei ihnen [den Rheinländern] als auf die schrof-
fe und herrische Art.*“⁵⁶

Ein wesentliches Problemfeld touristischen Verhaltens spiegelt sich in der Hauptsorge des Verfassers wider, der dem Alkohol-, speziell dem Weinkonsum galt:

„So gern insbesondere die Wirte es sehen, wenn hier am Rhein dem Rebensaft wacker zugesprochen wird, so besteht doch durchaus kein Zwang, dass man sich an diesem Strom möglichst schnell betrinken muß.“⁵⁷

Die Vielzahl der Betrachtungen über die Qualität des Weines einzelner Orte, die den Alternativ-Reiseführer „Was nicht im Baedeker steht“ füllen, zeugt von der großen Bedeutung, die der Wein für den touristischen Reiz des Rheinlandes hatte – bei den Beschreibungen der Moselstädtchen trat dieser Aspekt noch mehr in den Vordergrund. Immer wieder wurde in den Berichten über die Ortschaften der Frage nachgegangen, welcher Wein mehr oder weniger empfehlenswert sei. Darüber hinaus drehten sich die wiedergegebenen regionalen Anekdoten immer wieder um das Thema „Wein“ – so etwa in der Erzählung, dass jeder Einwohner Bingens statt des üblichen Bleistifts einen Korkenzieher in der Tasche trage.⁵⁸ Außerdem trat in einigen lebhaften Schilderungen des Reiseführers deutlich zu Tage, wie sehr der – mitunter auch ausufernde – Alkoholkonsum das Alltagsbild mancher Fremdenverkehrsorte prägte. So wurde über die Gegend bei Kripp/Remagen berichtet:

*„Es ist für den Kraftwagenführer nicht immer leicht, sich durch das hier beginnende Ahrtal einen Weg zu bahnen. Besonders an warmen Sommersonntagnachmittagen nicht, wenn die zahlreichen schwankenden Gestalten, die Kölner, Bonner und Düsseldorfer, die von einem Ausflug an die Ahr heimkehren, die Straßen überqueren.“*⁵⁹

Geradezu abstoßend sind die Schilderungen von Rüdesheim, wo sich in der berühmten „Drosselgasse“ schon in den 20er und 30er Jahren diese Art des „Sauftourismus“ konzentrierte:

„Man muß diese Gasse aufgesucht haben, um zu erfahren, was man hier unter der ‚rheinischen Heiterkeit‘ verstehen will. Sie wird nämlich in den zahlreichen Kneipen dieser Gasse künstlich und par force hergestellt, die rheinische

⁵⁶ Ebenda, S. 19.

⁵⁷ Ebenda, S. 12.

⁵⁸ Ebenda, S. 107f.

⁵⁹ Ebenda, S. 33f.

Fröhlichkeit, falls sie nicht gleich vorhanden ist. Und bist du nicht lustig, so brauch ich Gewalt. Vom frühen Morgen an wird hier auf die einkehrenden Gäste losgegeigt, getrommelt und gesungen, bis diese allein schon von der Musik völlig beduselt gemacht worden sind. Dazu wird ein vielfach recht fragwürdiger Weißwein dargereicht, bei dem es denen, die ihn verabfolgen, mehr darauf ankommt, dass er in Massen als mit Geschmack vertilgt wird. Gegen Abend und auf die Nacht hin steigert sich dann dieser erzwungene Frohsinn unter der Nachwirkung des genossenen Weines zur übertriebenen hemmungslosen Ausgelassenheit. Manchmal auch zu einem heulenden Elend, einem sinnlosen Gegröhle oder einer schmalzigen Gefühlsseeligkeit. Einen solchen in Musik, Gesang und viel zu viel Wein verschwommenen Abend in der Rüdesheimer Drosselgass' zu verbringen, das ist der Traum aller geistig nicht sehr anspruchsvollen Kegel- oder Skatvereine im Bergischen Land oder am Niederrhein, die mit Wonne im Sommer ihre Sonnabend- und Sonntagsausflüge hierher unternehmen.“

Die Beschreibung der in vielen Rüdesheimer Höfen angebrachten und mit Wasserspülung versehenen sogenannten „Kotzbecken“ rundet die Darstellung auf ihre Weise ab.⁶⁰

4.2.4. Verhaltenes Vorgehen gegen die „Auswüchse“ des Fremdenverkehrs

Die Verkehrsvereine, Behörden und Verbände betrachteten diese Entwicklung mit Missfallen. Es wiederholten sich die schon erwähnten Äußerungen über die „mindere Qualität“ der Besucher des Rheins, und man versuchte, Einfluss auf das Benehmen der Reisenden zu nehmen. Auch von kirchlicher Seite wurde Anstoß genommen, vor allem an den „Unsitte“ des unbedeckten Badens im Rhein, wogegen 1926 und 1930 durch den Oberpräsidenten Polizeiverordnungen erlassen bzw. aktualisiert wurden. Auf eine scharfe Durchsetzung der Regelung drängten die Behörden offensichtlich aber erst seit Beginn der 30er Jahre, verstärkt nach 1933.⁶¹ Auch bei anderen Störungen der öffentlichen Ruhe und Ordnung in den Ausflugsorten, beispielsweise durch ausgelassene Feiern, waren die behördlichen Maßnahmen während der 20er Jahre zurückhaltend. Der Landrat des Siegkrei-

⁶⁰ Ebenda, S. 100f.

⁶¹ Regierungspräsident Coblenz an die Landräte, Coblenz, den 31.3.1924, in: StALinz, 2/34-21, Kap. 15/1 („Baden im Rhein“); Der Regierungspräsident an den Herrn Polizeipräsidenten in Köln, den Oberbürgermeister in Bonn, die Herren Landräte des Bezirks, Köln, den 26.6.1931, in: StAKw, Bestand Königswinter 83; Korrespondenz zwischen dem Kölner Regierungspräsidenten, dem Landrat des Siegkreises und örtlichen Vertretern (hier dem Bürgermeister von Königswinter) aus den Monaten Mai und Juni 1933, in: StAKw, Bestand Königswinter 2748; Zeitungsausschnitte und Flugschriften zur Bekämpfung der Badunsitten (1930/31), in: KASb, Landratsamt des Siegkreises 2933.

ses beklagte 1925 den häufig beobachteten Missstand, dass „*die Polizeistunde [...] nicht innegehalten und im Anschluss an die Vergnügungen im Saal [...] zu später Nachtzeit auf den Strassen und Plätzen durch Lärmen die öffentliche Ruhe gestört und öffentliche Ärgernis gegeben*“ worden sei und stellte zugleich fest, dass sich hierbei häufig „*eine unentschuld bare Nachsicht der berufenen örtlichen Polizeiorgane*“ gezeigt habe.⁶² Angesichts der deutlichen Zunahme von Beschwerden und behördlichem Vorgehen gegen „Auswüchse“ im Fremdenverkehr nach 1933 drängt sich der Eindruck auf, dass die zuständigen Stellen während der 20er Jahre solchen Entwicklungen, die zu dieser Zeit schon zahlreich beobachtet wurden, mit mehr Toleranz begegneten. Es setzten sich im Wesentlichen Wahrnehmungen und Appelle fort, die schon vor dem Ersten Weltkrieg geäußert worden waren, die aber erst nach 1933 eine andere Qualität bekommen sollten.

4.3. Anfänge von Professionalisierung und Marketing – Werbung und Großveranstaltungen in den 20er Jahren

4.3.1. Professionalisierung und Ausweitung der Werbung

Neuere Forschungen haben für England untersucht, wie sich die Fremdenverkehrswerbung in einer langsamen Entwicklung zwischen etwa 1880 und den 1950er Jahren vom Engagement einzelner kleiner Kommunen ausgehend, nach und nach auf höhere Ebenen verschoben hat und schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg auch auf nationaler Ebene etabliert war.⁶³ In Deutschland war die Entwicklung ganz ähnlich. Am Rhein hatte die Werbung für den Fremdenverkehr durch die Verkehrsvereine begonnen, die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden waren. Auf höherer politischer Ebene wurde der Fremdenverkehr erst durch den Ersten Weltkrieg als eigenständige Branche mit ökonomischer Relevanz „entdeckt“, die man durch Maßnahmen zu lenken versuchen konnte. Die Reisebeschränkungen während des Krieges können als die ersten fremdenverkehrspolitischen Maßnahmen bezeichnet werden. Nach dem Krieg kehrte sich dieses Engagement ins Positive, indem man nicht mehr das Reisen einzuschränken versuchte, sondern der inzwischen als wichtig anerkannten Wirtschaftsbranche durch fördernde Maßnahmen Auftrieb verschaffen wollte. Letztlich sind auch die zahlreichen wissenschaftlichen Abhandlungen, die in den 20er Jahren zum Thema Fremdenverkehr entstanden, Ausdruck dieser veränderten Wahrnehmung.⁶⁴ Angesichts der Notlage der Gemeinden setzte man sich auf

⁶² Der Landrat des Siegkreises an den Bürgermeister von Königswinter, Siegburg, den 30.4.1925, in: StAKw, Bestand Königswinter 593.

⁶³ BECKERSON, Marketing.

⁶⁴ Beispielsweise: BORMANN, Lehre; DEMUTH, Fremdenverkehr; IHK BERLIN, Fremdenverkehr; HUBER, Hotel-Fremdenverkehr; SCHNABEL, Fremdenverkehr; THIESS, Zahlungsbilanz.

kommunaler Ebene für die Förderung des Fremdenverkehrs der Region ein – Förderung hieß in erster Linie Werbung.

„*Verkehrswerbung tut not!*“, schrieb 1929 ein zeitgenössischer Beobachter des Fremdenverkehrswesens.⁶⁵ Dies war bereits Anfang der 20er Jahre von den verantwortlichen Stellen, den kommunalen Verkehrsämtern, den einzelnen Verkehrsvereinen wie auch dem Rheinischen Verkehrsverband genauso gesehen und entsprechend umgesetzt worden. Schon 1920 hatte der Verband festgestellt, dass man „*vor allem den deutschen Touristenstrom wieder an den Rhein ziehen [müsse]. Der rheinische Verkehr mit seiner Masse muss die Einrichtungen tragen, muss die Mode tragen, die dann auch das Fremdenpublikum anlockt*“.⁶⁶ Wie an anderer Stelle bereits dargestellt, hatte dabei zunächst im Vordergrund gestanden, im unbesetzten Deutschland für das Rheinland zu werben, um der Isolation der besetzten Gebiete und ihren wirtschaftlichen Folgen entgegenzuwirken. Nach Währungs- und Lockerung der Besatzungssituation, d.h. der Aufhebung der Reisebeschränkungen 1924/25 intensivierte sich das Werbeengagement der Verkehrsämter und Verkehrsvereine der einzelnen Gemeinden, die die Vorbereitungen zur Jahrtausendfeier 1925 als ersten außerordentlichen Anlass für eine „*großzügige Werbearbeit*“⁶⁷ nahmen. Die Werbeaktivitäten für die einzelnen Städte lagen in Händen des jeweiligen Verkehrsamtes oder der Verkehrsvereine, die meist durch kommunale Gelder unterstützt wurden.⁶⁸ Darüber hinaus gab es auch Versuche einiger Kommunen, sich in Werbegemeinschaften zusammenzuschließen. So gründeten Bonn, Godesberg, Mehlem, Oberwinter, Rolandseck, Rolandswerth, Nonnenwerth, Remagen, Beuel, Obercassel, Dollendorf, Königswinter, Rhöndorf, Honnef, Unkel und Linz 1927 die „Arbeitsgemeinschaft für das Siebengebirge“, da sie sich in der gegebenen wirtschaftlichen Notlage als Fremdenverkehrsgemeinden durch übergeordnete Stellen nicht hinreichend vertreten sahen.⁶⁹ Allerdings entfaltete der Zusammenschluss offenbar keine erkennbare Wirkung – im ge-

⁶⁵ SCHMIDT, Verkehrswerbung, S. 484; ähnlich: VOGT, Eisenbahn, S. 123ff.

⁶⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 2, in: StAB, Pr 13/141.

⁶⁷ Verwaltungsbericht des städtischen Verkehrsamtes Bonn 1925/26, in: StAB, Pr 13/140.

⁶⁸ Bürgermeister von Linz an das Verkehrsamt Königswinter vom 12.2.1927, in: StALinz I/1, Verkehrs- und Verschönerungsverein Linz am Rhein.

⁶⁹ Bürgermeister von Remagen an den Bürgermeister von Linz, 28.12.1926, in: StALinz I/1, Verkehrs- und Verschönerungsverein Linz am Rhein; Bürgermeister von Remagen an den Verkehrsverein Linz, 19.1.1927, in: StALinz I/1, Verkehrs- und Verschönerungsverein Linz am Rhein; Deutsche Reichszeitung vom 26.10.1927: Sammlung der Kräfte, in: StAB, Pr 13/46 (Akte 1); Sitzung des Arbeitsausschusses der Arbeitsgemeinschaft für die gemeinsame Fremdenwerbung für das Gebiet des Siebengebirges vom 2.2.1928, in: StAB, Pr 13/46 (Akte 1).

sichteten Archivmaterial ist bis auf einige wenig relevante Korrespondenzen der Jahre 1927 bis 1930 nichts Nennenswertes zu finden.⁷⁰

Der wichtigste Träger der rheinischen Fremdenverkehrswerbung war der Rheinische Verkehrsverband. Schon seit 1922 wurde von ihm jährlich die Broschüre „Rheinische Sommerfrischen“ herausgegeben.⁷¹ „Rheinisch“ bezog sich hier auf das gesamte Verbandsgebiet und schloss somit neben dem Mittelrhein das Bergische Land, die Eifel, Teile von Hessen, den Hunsrück, Taunus, Westerwald, sowie die Täler von Ahr, Lahn, Mosel, Saar und Sieg mit ein. Nichtsdestotrotz wurde „der Rhein“ – d.h. faktisch das mittelrheinische Gebiet von Bingen bis zum Siebengebirge – besonders hervorgehoben und angepriesen als das *„kostbarste Besitztum des deutschen Volkes, das Land, in dem die deutsche Seele und deutscher Frohsinn ihre köstlichsten Wohnstätten wissen [...] das Land seiner stärksten Romantik und Poesie“*.⁷² Das Verzeichnis bot eine umfangreiche, nach Regionen und Städten geordnete Übersicht über die Gasthöfe und Hotels mit Angaben zu Preis und Ausstattung und war somit offensichtlich ausgerichtet auf individuell Reisende. Hinsichtlich der Ausstattung wurde u.a. informiert über elektrisches Licht, fließendes Wasser, Zentralheizung, die Einrichtung eines Fernsprechers und „Autohallen“, d.h. das Angebot von Garagenplätzen.

Ebenfalls seit 1922 wurden zahlreiche Werbefaltblätter einzelner Regionen herausgegeben. Seit Mitte der 20er Jahre wurde die Werbung intensiviert. Die Broschüre „Der Rhein“ wurde allein 1925 mit 100.000 deutschsprachigen, 40.000 englischen und 10.000 niederländischen Exemplaren aufgelegt.⁷³ Bei der Verteilung der Werbeschriften nahmen die immer zahlreicher werdenden Reisebüros eine wichtige Mittlerfunktion ein, so z.B. das „Weltreise-Bureau Thomas Cook & Sons“, das 1925 dem Verkehrsamt Bonn mitteilte, sich schon seit längerer Zeit weltweit um eine Belebung des Reiseverkehrs ins Rheinland zu bemühen und deswegen um die Zusendung von Werbematerial bat.⁷⁴

Zahlen über die Zunahme der Werbetätigkeit im Laufe der 20er Jahre liegen kaum vor. Über die Tatsache, dass immer mehr Werbung betrieben wurde, besteht jedoch kein Zweifel. Für Deutschland insgesamt wurde berechnet, dass sich die durchschnittlichen Werbe-

⁷⁰ StALinz I/6, Arbeitsgemeinschaft für das Siebengebirge (1927-1930); StAB, Go 287; StAB, Pr 13/46.

⁷¹ Rheinischer Verkehrsverband e.V. (Hg.): Rheinische Sommerfrischen und ihre Gaststätten, Ausgabe 1922ff., Bonn 1922ff.; vgl.: Kölner Stadtanzeiger vom 20.10.1924: Zur Belebung des Fremdenverkehrs, in: StAB, Pr 13/141; dem Verfasser lagen lediglich die Ausgaben von 1922 (KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2527), 1926 und 1927 vor.

⁷² Rheinischer Verkehrsverband e.V. (Hg.): Rheinische Sommerfrischen und ihre Gaststätten, Ausgabe 1926, Bonn 1926, S. 57.

⁷³ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 35.

⁷⁴ Th.Cook & Son Weltreise-Bureau an das Städtische Verkehrsamt Bonn, Köln, den 25.4.1925, in: StAB, Pr 13/213.

aufwendungen deutscher Fremdenverkehrsorte zwischen 1908 und 1928 ungefähr verzehnfacht hätten.⁷⁵ Von einer solchen Entwicklung zeugen auch die Berichte der rheinischen Verkehrsämter und Verkehrsvereine, die zwischen 1925 und 1930 jährlich von gesteigerten Werbeausgaben sprachen. Die Herstellung einer unübersichtlichen Flut immer neuer Werbefaltblätter, Broschüren, Zeitungsanzeigen, Plakaten⁷⁶ bis hin zu Rundfunkbeiträgen nahm ein solches Ausmaß an, dass mitunter sogar gemahnt wurde, das Engagement in diesem Bereich nicht zu übertreiben. So warnte der Rheinische Verkehrsverband seine Mitglieder seit Mitte der 20er Jahre wiederholt vor „schädlichen Werbemaßnahmen“, bei denen „von werberischer Wirkung [...] keine Rede sein“ könne.⁷⁷ 1928 schrieb der Rheinische Verkehrsverband an seine Mitglieder:

*„Die Fülle der Angebote sich an Sondernummern, Werbeschriften, Rheinführern, Stadtwerken, Ausstellungen und ähnlichen Werbungen zu beteiligen, macht es uns im Interesse der rheinischen Verkehrswerbung, nicht minder aber im Interesse unserer Mitglieder zur Pflicht, wiederholt darauf hinzuweisen, dass eine Beteiligung bei diesen Angeboten nur dann empfohlen werden kann, wenn alle Voraussetzungen für eine wirkliche werberische Wirkung gewährleistet sind“.*⁷⁸

Auch im Ausland wurde in den 20er Jahren die Werbetätigkeit erheblich ausgeweitet. Zu den Gebieten, in denen der Rheinische Verkehrsverband in besonderer Weise seine Werbung intensiviert, gehörten die „erholungshungrigen Industriegebiete“, vor allem das Ruhrgebiet sowie die Ballungsräume der Niederlande. Werbemedien waren nach wie vor in erster Linie Zeitungsanzeigen und -aufsätze sowie andere Werbeschriften. Darüber hinaus machte man auch durch Filme und im Hörfunk auf das Rheinland aufmerksam.⁷⁹

4.3.2. Die Werbeinhalte: Fortsetzung der Topoi „romantischer Rhein“ und „kommen an den deutschen Rhein“

Stellt man fest, dass in den 20er Jahren die Intensität der Fremdenverkehrswerbung für den Rhein zunahm, so ist doch bemerkenswert, dass sich an den Werbeklischees nichts Wesentliches änderte. Zwar wurden neue touristische Produkte angeboten wie etwa Bus-

⁷⁵ KEITZ, Grundzüge, S. 67.

⁷⁶ Hierzu speziell: WESCHENFELDER, Rhein.

⁷⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben Nr. 12, Bad Godesberg, den 7.5.1926, in: StAB, Go 244.

⁷⁸ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben vom 8.4.1928, in: StALinz I/4, Rheinischer Verkehrsdienst.

⁷⁹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 7, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

reisen oder preisgünstige Pauschalurlaube⁸⁰, das bis dahin gängige Image des Rheins wurde jedoch beibehalten. Es drehte sich durchweg um drei mehr oder weniger zusammenhängende Topoi: Die Inszenierung des „deutschen“ Rheins, die ständige Wiederholung der Rheinromantik und die Betonung der rheinischen Fröhlichkeit mit Wein und Gesang. Diese drei Stereotypen dominierten die gesamte Rheinwerbung, wobei mal der eine, mal der andere Aspekt besonders betont wurde.

Wie an anderer Stelle bereits erwähnt, rückte in den frühen 20er Jahren, als die Besatzung mitsamt der Reisebeschränkungen als bedrückende Last wahrgenommen wurde, die Werbebotschaft *„Komm ins deutsche Rheintal!“* besonders in den Vordergrund, etwa bei der erwähnten Großkampagne des Rheinischen Verkehrsverbandes 1921 in Berlin.⁸¹ Doch auch nach der Liberalisierung der Besatzungsbestimmungen wurde die Parole des „deutschen Rheins“ fortgeführt und immer wieder in wechselnder Gewichtung mit den anderen Images vermischt. Eine beispielhafte Werbebotschaft findet sich in einer Beilage zum Rheinischen Beobachter von 1927:

„Unzerstörbares Erbgut jedes Deutschen ist seine Sehnsucht nach seinem Rhein. Dieser Strom mit seinen herrlichen Ufern und Tälern, mit seinem unausschöpfbaren uralten und ewig sich verjüngenden Kulturgut, seiner Fruchtbarkeit, Schönheit und Lebensfreudigkeit und zugleich seiner ernsten, glanz- und leidvollen Vergangenheit und Gegenwart ist für jeden Deutschen ein Nationalheiligtum.

Ihn zu verteidigen ist jeder bereit. Ein jeder kennt seine Sagen, singt seine Lieder. Doch wie viele gibt es, die ihn wirklich kennen, die durch die Täler dieses einzigartigen Landes gewandert, den Strom talauf und abwärts gefahren sind? Mehr denn je muß der Rhein heute das Ziel aller Reisenden sein!

Die Lust und Freude, ihn zu besuchen, ihn an Ort und Stelle kennenzulernen, in innigerem persönlichen Gedankenaustausch mit den tapfer und aufrecht kämpfenden Rheinländern treten, soll bei allen Deutschen immer von neuem erweckt werden. - Dieses Ziel setzt sich die oben bezeichnete Sonderveröffentlichung des ‚Rheinischen Beobachters‘, die rechtzeitig vor Beginn der Reisezeit erscheint.“⁸²

⁸⁰ Siehe hierzu Kapitel 4.4.

⁸¹ Siehe hierzu Kapitel 3.3.

⁸² Sonderdruck: Deutschlands Rhein als Reiseziel 1927. Große Sondernummer des „Rheinischen Beobachters“, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

Während dieser Beitrag ein besonderes Gewicht auf den „vaterländischen“ Aspekt warf, schlugen viele Werbebroschüren mehr romantisch-fröhliche Töne an, wie etwa der Stadtführer für Oberlahnstein aus demselben Jahr: *„Der Rhein mit seinem wechselnden Panorama ist unvergleichlich schön und romantisch [...] Gemütliche Gasträume mit Konzert laden zum Verweilen“*.⁸³

Kritisch hinterfragt wurde die einseitige Ausrichtung der Werbung nur selten. 1929 veröffentlichte der Rheinische Verkehrsdienst, das Mitteilungsblatt des Rheinischen Verkehrsvereins, einen Artikel mit dem Titel *„Nicht nur Rheinromantik!“*, in dem der Autor betonte, es gäbe *„genügend Leute, die einen gesunden Horror vor dieser Art Rheinpoesie haben“*. Er sprach von einem *„Übermaß an Romantik“*, das *„große Zeiträume rheinischen Erlebens verfälscht habe“* und forderte: *„Wir, die wir durch die Über-Romantisierung der Rheinbetrachtung so viel an Wirklichkeitserlebnis verloren haben, wir müssen das Unmittelbare, Tatsächliche der Rheinlandschaft wieder klar und unverfälscht sehen lernen“*.⁸⁴ Ähnliches ist in dem an anderer Stelle bereits zitierten Alternativ-Reiseführer zu lesen, in dem von der Herstellung erpresster romantischer Klischees die Rede ist, die vielerorts den romantischen Rhein in Verruf gebracht hätten.⁸⁵ Solche Stimmen blieben aber die Ausnahme.

Eine amüsante Beobachtung am Rande bietet der Blick auf die Werbung für Busfahrten durch das Rheinland, in der mit dem Klischee der *„Poesie der Postkutsche“* für die Wiederbelebung dieser als idyllisch angepriesenen Reiseform in Gestalt der angebotenen Busfahrten geworben wurde.⁸⁶ Vergegenwärtigt man die Plagen, denen die Reisenden in den holprig fahrenden Kutschen ausgesetzt gewesen waren und welche Reiseerleichterung demgegenüber die Innovationen von Dampfschiff und Eisenbahn für den Fremdenverkehr gebracht hatten, so ist es schon ein wenig verblüffend, dass rund ein Jahrhundert später mit einer derartig romantisch verklärten „Erinnerung“ geworben wurde. Hier begegnet ein anschauliches Beispiel für den mangelnden Realitätsgehalt solcher werberischer Klischees, das gleichzeitig in den Zusammenhang der dauernden Werbung mit dem „romantischen“ Rhein passt.

⁸³ Oberlahnstein am Rhein, hrsg. v. Verschönerungs- und Verkehrsverein Oberlahnstein am Rhein und dem städtischen Verkehrsamt 1927, in: StALahn, Mappe „Stadtführer Oberlahnstein“.

⁸⁴ Harro Forster: Nicht nur Rheinromantik!, in: Rheinischer Verkehrsdienst vom 3.4.1929, in: StAL I/4, Rheinischer Verkehrsdienst.

⁸⁵ EULENBERG, Rheinland, S. 102.

⁸⁶ „Im Autobus durch Rheinlands schönste Gaue“ (Prospekt von 1932), S. 3, in: StAL I/3, Verkehrsangelegenheiten.

Die Frage, welche alternativen Werbestrategien oder Images für den Rheintourismus hätten entwickelt werden können, muss unbeantwortet bleiben. Festzustellen ist, dass solche Alternativen nicht verfolgt wurden.

4.3.3. Die ersten „Events“: Großereignisse als Publikumsmagneten

Die Werbetätigkeit veränderte sich zwar quantitativ, brachte inhaltlich aber keine neue Entwicklung. Eine wesentliche Neuerung für den Rheintourismus der Zwischenkriegszeit war hingegen die Durchführung von Großereignissen wie etwa „Rhein in Flammen“ ab 1931, verschiedenen Flugveranstaltungen auf dem Rhein oder auch den Ausstellungen GESOLEI in Düsseldorf (1926) und PRESSA in Köln (1928). Damit wurden Attraktionen geschaffen, die große Menschenmassen anlockten. Dabei stand nicht in jedem Fall die Förderung des Tourismus im Mittelpunkt des Interesses der Veranstalter. Bei den großen technisch-wissenschaftlichen Kulturschauen GESOLEI und PRESSA ging es in erster Linie darum, die veranstaltenden Städte, in Köln insbesondere auch das 1922/24 neu geschaffene Messegelände, bekannt zu machen und aufzuwerten. Die spektakulären Unternehmungen sollten die organisatorischen Fähigkeiten der Städte – auch unter dem Aspekt ihrer Kreditwürdigkeit – unter Beweis stellen, ein neues Selbstbewusstsein demonstrieren und die nationale und regionale Identität stärken.⁸⁷ Dass hierdurch der Reiseverkehr für die Stadt wie auch für die Umgebung angekurbelt wurde, war eher eine – wenn auch durchaus erwünschte – Randerscheinung. Ähnliches gilt für die große Tausendjahrfeier 1925, die in erster Linie politisch-propagandistisch in Abgrenzung zur französischen Besatzung motiviert war.⁸⁸ Auch hier zogen die vielfältigen Veranstaltungen und Ausstellungen entlang des Rheins große Besuchermassen an, ohne dass man hier von unmittelbar fremdenverkehrspolitisch motivierten Ereignissen sprechen kann.⁸⁹

Bei anderen „Events“ ging es tatsächlich vorrangig um die Förderung des Ausflugs- und Reiseverkehrs. Die Großveranstaltung „Rhein in Flammen“ beispielsweise wurde vom

⁸⁷ MAI, GESOLEI, S. 283; BRUNN, Zeit, S. 151; KNOLL, Herausbildung, S. 101ff.; WOLF/ENGELHARDT, Thron, S. 103-108; zur Anziehungskraft der PRESSA außerdem: EYLL, Kölner Adreßbücher, S. 171.

⁸⁸ Zur Tausendjahrfeier grundlegend: WEIN, Strom, S. 123-142; siehe außerdem: KOOPS, Tausendjahrfeier.

⁸⁹ Die Tausendjahrfeier steigerte die Besucherzahlen immens, wobei die Erwartungen in den meisten Fällen noch höher gewesen waren: Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Geschäftsbericht 1925, S. 2, in: StAD, XXIII 867; Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1925, S. 40, in: StAK, Ce 21/1925; Zeitungsartikel vom 9.1.1926 (Zeitung nicht angegeben), gesammelt in: Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, in: StAK, Bestand 1010, Bd. 31 „Handel und Gewerbe“, S. 9; Verwaltungsbericht des städtischen Verkehrsamtes Bonn 1925/26, in: StAB, Pr 13/140; Reichszeitung vom 9.12.1925: „Der Fremdenverkehr am Rhein. Die Jahrtausendfeier hat die Erwartungen nicht erfüllt“, in: StAB, Pr 13/141; EYLL, Kölner Adreßbücher, S. 170..

Rheinischen Verkehrsverband initiiert und 1931 erstmals durchgeführt. Von Anfang an war die große Rheinbeleuchtungsaktion umstritten, da man sich nicht einig darüber war, welchen unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolg man sich davon erhoffen konnte. Der Rheinische Verkehrsverband betonte jedoch sogar noch während der Wirtschaftskrise die „außerordentliche werberische Kraft“ der Veranstaltung und betrachtete sie als wichtige Investition in die Zukunft des Fremdenverkehrs in der Region.⁹⁰

Als weiteres Beispiel unter den zahlreichen Attraktionen zur Förderung des Ausflugs- und Reiseverkehrs am Rhein sei noch die „Flugwoche“ hervorgehoben, die im Sommer 1931 für eine Woche auf der Rheinstrecke von Godesberg bis Bonn veranstaltet wurde.⁹¹ Für den Preis von 10 RM pro Person wurden dreimal in der Stunde Rundflüge mit einem auf dem Rhein startenden und landenden Wasserflugzeug angeboten. Der Erfolg dieser vergleichsweise spektakulären Veranstaltung wurde unterschiedlich beurteilt: In der Presse fand der Eröffnungstag ein positives Echo. Das gesamte Rheinufer zwischen Bonn und Godesberg soll von den geschätzten 30.000 Zuschauern dicht besetzt gewesen sein, so dass von einem „glänzenden Erfolg“ die Rede war.⁹² Am Ende der Flugwoche zeigten sich die Veranstalter allerdings wenig zufrieden. Schließlich hatte der Rheinische Flugdienst bei der Planung eine maximale Beförderung von 180 Passagieren pro Tag veranschlagt und konnte letztlich nur insgesamt 304 zahlende Passagiere und 19 Freigäste bilanzieren.⁹³

Neben diesen genannten „Highlights“ könnten zahlreiche weitere Veranstaltungen aufgezählt werden. So zogen in den 20er Jahren auch Bonn (Große Gartenbauausstellung 1927) und Koblenz (Weinbauausstellung 1925, Ausstellung „Der Rhein“ 1927) mit nennenswerten Messen und Ausstellungen Publikum an.⁹⁴ Ebenso sorgten große Sportereignisse für Aufsehen, etwa im 1925 erbauten Köln-Müngersdorfer Stadion⁹⁵, auf dessen Gelände 1928 das 14. Deutsche Turnfest mit 300.000 Besuchern stattfand.⁹⁶ Der Nutzen für den rheinischen Fremdenverkehr bestand darin, dass im Anschluss an solche Sportfeste viele der Teilnehmer bzw. Besucher die Nähe zum Mittelrhein nutzten, um noch einige Tage

⁹⁰ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 4, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; hierzu außerdem: ERNST, Unzählbar die Gäste, S. 105f.

⁹¹ Korrespondenz zwischen dem Rheinischen Flugdienst und dem Verkehrsamt Godesberg, betr. Veranstaltung einer Flugwoche in Godesberg (Juli/August 1931), in: StAB, Go 1562.

⁹² Kölnische Zeitung vom 3.8.1931: Flugwoche am Rhein, in: StAB, Go 1562.

⁹³ Rheinischer Flugdienst an das Verkehrsamt Godesberg, 7.8.1931, in: StAB, Go 1562.

⁹⁴ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 75.

⁹⁵ Zur politischen Motivation dieses Stadionbaus vgl.: Eggers, Fußball, S. 134ff.

⁹⁶ Ebenda, S. 80.

dort zu verbringen. In Königswinter beispielsweise wurde es als Selbstverständlichkeit aufgenommen, dass im Juli 1926 Radfahrer „aus allen Gauen Deutschlands“ im Anschluss an ein Sportfest in Köln – wahrscheinlich der „II. Deutschen Kampfspiele“⁹⁷ – eine Reise rheinaufwärts bis nach Rudesheim unternahmen und Zwischenstation in Königswinter machten.⁹⁸ Ein weiterer herausragender Publikumsmagnet war der 1924 mit staatlicher Unterstützung fertiggestellte Nürburgring, wohin an besonderen Renntagen schätzungsweise bis zu 75.000 Zuschauer reisten.⁹⁹

Die sportlichen Großereignisse gehören nur mittelbar zum Aspekt der Fremdenverkehrsförderung. Beim Bau der Anlagen wie etwa dem Nürburgring kamen verschiedene Interessen zusammen, darunter vor allem regionale Infrastrukturmaßnahmen und Ziele der Arbeitsbeschaffung. Dabei ritten die Projektplaner auf der Welle der allgemeinen Sportbegeisterung der Weimarer Zeit, ohne die solche Vorhaben niemals hätten durchgeführt werden können. Dass die Fremdenverkehrsgemeinden im regionalen Umfeld von den Großveranstaltungen profitierten, war eine zufällige, wenn auch nicht unwillkommene Nebenerscheinung.

In welchem Maße der Fremdenverkehr am Mittelrhein von den genannten Großereignissen beeinflusst wurde, ist nicht zu quantifizieren. Es steht insgesamt jedoch außer Frage, dass die immense Zunahme an Attraktionen in den 20er Jahren erheblich zur Popularität des Rheins als Reisegebiet und zur Hebung der Besucherzahlen beigetragen haben dürfte.

4.4. Organisiertes Reisen, Gruppen- und Pauschalreisen – die Rolle von Reisebüros und anderen Reiseveranstaltern

In der Werbung und dem Veranstaltungswesen nach dem Ersten Weltkrieg sind deutliche Professionalisierungstendenzen der Fremdenverkehrsbranche am Mittelrhein erkennbar. Das gleiche gilt für weitere Bereiche des touristischen Angebots, die im Folgenden dargestellt werden sollen. Diese nahmen ihren Ausgangspunkt in wesentlichen strukturellen Veränderungen innerhalb der Schicht der Reisenden nach dem Ersten Weltkrieg.

Schon 1920 formulierte der Rheinische Verkehrsverband konkrete Hoffnungen, die er auf eine neue Schicht von Erholungsreisenden setzte:

„die gehobene Arbeiterschaft. Wir haben dieser Erscheinung unsere besondere Aufmerksamkeit zugewandt und schon früher darauf hingewiesen, daß die Arbeiter durch den ihnen zugestandenem regelmäßigen, mit Gehaltsfortzah-

⁹⁷ Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1926, S. 43, in: StAK, Ce 21/1926.

⁹⁸ Echo des Siebengebirges vom 15.7.1926.

⁹⁹ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 82f.

*lung ausgestatteten Urlaub viel eher als früher die Möglichkeit haben werden, auf Reisen Erholung und Belehrung zu suchen. Es ist daher die Förderung des Verkehrs dieser neuen Schicht von Reisenden eine Kulturaufgabe, der auch wir unsere Mitarbeit nicht versagen dürfen“.*¹⁰⁰

Die „gehobene Arbeiterschaft“ sollte also als neue Klientel gewonnen werden. Dieses Ziel dürfte aus zwei Einsichten erwachsen sein: Zum einen war schon seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert unübersehbar, dass die einstigen Reisenden aus den gehobenen Schichten mehr und mehr dem Rhein fernblieben – eine Entwicklung, die sich nach dem Krieg mit seinen einschneidenden Folgen für die alten Eliten und Rentiers nur noch verstärken konnte. Zum zweiten kündigten die sozialpolitischen Entscheidungen der Nachkriegszeit eine Aufwertung der Situation der Arbeiterschaft an, deren Freizeitverhalten im übrigen bereits im ausgehenden Kaiserreich erste Ansätze eines veränderten Lebensstils angedeutet hatte. Dementsprechend war es nur folgerichtig, dass man hier große Potentiale für die Zukunft sah.

Um die neue Zielgruppe anzusprechen, musste man nicht nur die Werbung intensivieren, sondern auch die Angebotspalette durch billige Pauschalreisen auf diese wenig begüterte Schicht ausrichten. Dabei bestand der Vorteil für die preisbewussten Reisenden nicht nur darin, dass die Reise insgesamt meist günstiger war, vor allem wurde als wichtig angesehen, dass die Ausgaben besser kalkulierbar waren. So liegt in der angespannten finanziellen Situation der privaten Haushalte nicht der einzige, wohl aber ein wichtiger Grund dafür, dass in den 20er Jahren auch am Rhein immer mehr preiswerte, pauschale Angebote ausgearbeitet wurden und die Zahl der Reisegruppen gegenüber den Individualreisenden zunahm. Die Beobachtung, dass die Reisenden in den Weimarer Jahren gegenüber der Zeit vor dem Krieg deutlich sparsamer waren, bestätigt diese Entwicklung.¹⁰¹

Als Beispiel einer organisierten Reise ins Rheinland sei dem Katalog „Scherls Gesellschaftsreisen“ von 1927 ein Angebot entnommen:¹⁰² Eine neuntägige Reise kostete einschließlich Unterkunft, voller Verpflegung, Eisenbahnfahrt dritter Klasse, Dampferfahrten, Besichtigungen, Führungen und Trinkgeldern 209 RM. Reisemonate waren Mai, Juni und Juli. Geplant war die Fahrt, ausgehend von Berlin, vom frühen Samstagmorgen bis zum Sonntagabend der darauf folgenden Woche. Übernachtet wurde in Bonn, Königswinter, Koblenz, Rudesheim und Frankfurt. Köln war die erste Zwischensta-

¹⁰⁰ Rheinischer Verkehrsverband, Mitteilungen (November 1920), S. 6, Jahresbericht 1919, in: StAB, Pr 13/141.

¹⁰¹ Vgl. Kapitel 4.2.2.

¹⁰² Scherls Gesellschaftsreisen 1927, S. 19, in: StAB, Pr 13/30.

tion, Frankfurt der Ausgangspunkt für die Rückreise. Besucht und besichtigt wurden Köln, Bonn, Königswinter, Koblenz, Stolzenfels, Bad Ems, Trier, Rüdesheim, Bad Kreuznach, Münster am Stein, Wiesbaden und Frankfurt. Für die Abende war kein besonderes Programm vorgesehen. Als oberstes Verkaufsargument für die organisierte Reise wurde die „denkbar größte Bequemlichkeit, [...] beste Zeitausnutzung ohne Überanstrengung“ und „keine Übertreibung unterwegs“ angepriesen.¹⁰³

Blickt man auf die Durchschnittslöhne desselben Jahres, bestätigt sich der Zweifel, dass Arbeiter in nennenswerter Zahl an solchen Reisen teilnehmen konnten, denn ein gelernter Arbeiter bekam 1927 im Branchendurchschnitt einen Wochenlohn von 48,35 RM, ein ungelernter Arbeiter lediglich 36,32 RM, der Lohn der weiblichen Beschäftigten lag traditionell sehr viel niedriger.¹⁰⁴ Angestellte waren dagegen je nach Vergütungsgruppe besser gestellt: Ihr Monatsgehalt konnte mehr als 1.000 RM betragen.¹⁰⁵ Dementsprechend dürften Arbeiter auch bei den Pauschalreisenden die Ausnahme geblieben sein, denn es ist kaum vorstellbar, dass ein Arbeiter mehr als ein Monatsgehalt für eine solche Reise hätte ausgeben können. Überhaupt war nach Mitteilung der Reichsbahn in der zweiten Hälfte der 20er Jahre davon auszugehen, dass für die meisten Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenhaushalte die Schmerzgrenze einer „erschwinglichen“ Reise bei 100 RM lag.¹⁰⁶

Angesichts der großen Nachfrage nach besonders preisgünstigen Pauschalreisen rief der Rheinische Verkehrsverband seine Mitglieder wiederholt dazu auf, sich um eine Vergrößerung solcher Angebote zu bemühen.¹⁰⁷ Das Verkehrsamt Bonn gab 1929 das Gutscheineft „Drei Tage Bonn in seiner herrlichen Umgebung“ für einen Preis zwischen 38 und 70 RM heraus, in dem Unterkunft, Verpflegung, Besichtigung einzelner Sehenswürdigkeiten und Konzerte sowie Fahrten mit Straßenbahnen, Dampfern und Autobussen in das nähere Umland enthalten waren. 85 RM kostete das Gutscheineft „Sechs sonnige Tage am Rhein“, das in Kooperation von Bonn, Koblenz und Wiesbaden herausgegeben wurde und ein ähnliches Angebot für die genannten drei Städte enthielt.¹⁰⁸ Über die Entwicklung solcher Angebote und die Einrichtung von Informationsbüros zur Vermittlung von Zimmern hinausgehend beteiligten sich die Kommunen an der Verbesserung des touristischen Angebots außerdem durch spezielle Kurse, in denen seit der zweiten Hälfte der 20er Jahre Fremdenführer ausgebildet wurden, die Reisende durch die entsprechende Stadt

¹⁰³ Scherls Gesellschaftsreisen 1927, S. 2, in: StAB, Pr 13/30.

¹⁰⁴ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928, S. 371.

¹⁰⁵ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928, S. 375.

¹⁰⁶ KEITZ, Reisen, S. 112f.

¹⁰⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁰⁸ Bericht des Verkehrsamtes Bonn 1929, S. 1, in: StAB, Pr 13/140.

begleiten sollten.¹⁰⁹ Außerdem wurde es mit Zunahme der Gesellschaftsreisen üblich, dass größere Reisegruppen von Gemeindevertretern begrüßt wurden. Für Königswinter berichtete 1926 das „Echo des Siebengebirges“, dass der Bürgermeister „zur Sommerzeit fast täglich dann diesen, dann jenen Verband im Interesse Königswinters begrüßen muss“.¹¹⁰ Meist hielt der Gemeindevorstand eine kleine Rede, in der die Gäste willkommen geheißen und auf die Besonderheiten der Gegend hingewiesen wurden. Nach den traumatischen Erfahrungen nach dem Ersten Weltkrieg gehörte es durchaus dazu, dass in Abgrenzung zu den Besatzern der „kerndeutsche“ Charakter des Rheinlandes beschworen wurde.¹¹¹

Wenn Pauschalreiseangebote Mitte der 20er Jahre eine Möglichkeit gewesen waren, einkommensschwächere Bevölkerungskreise als Reisende zu mobilisieren, so musste zur Zeit der Weltwirtschaftskrise die Strategie erst recht lauten, durch spezielle preisgünstige Angebote und entsprechende Werbung auf die Geldnot der Bevölkerung zu reagieren. Die Köln-Düsseldorfer warb mit der plakativen Parole „billige Ferienfahrten 1931“: Von Bonn bis Linz kostete die Fahrt 1 RM, nach Andernach 1,50 RM, nach Koblenz 2 RM und nach Boppard 2,50 RM¹¹² – entsprechend dem regulären Fahrplan des Vorjahres hatten die verbilligten Fahrpreise derselben Strecken ungefähr 40% darüber gelegen: 1,40 RM nach Linz, 2,16 RM nach Andernach, 3,11 RM nach Koblenz und 4,05 RM nach Boppard,¹¹³ das Bordfrühstück wurde im Angebot von 1931 bis 19 Uhr (!) für 0,90 RM und die Mittagstagesplatte für 1,10 RM angeboten; dazu wurden „billige Getränke“, darunter auch „gepflegte Biere“ angekündigt.¹¹⁴

Auch der Rheinische Verkehrsverband engagierte sich durch „innere Werbung“ innerhalb des Verbandsgebietes für eine Intensivierung solcher Billigangebote. 1932 hieß es in einem Rundschreiben an die Bürgermeister der mittelhheinischen Fremdenverkehrsgemeinden:

„Die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse, die starke Einkommensschrumpfung eines großen Teils der Bevölkerung und andere sich aus der verringerten Kaufkraft ergebenden Gründe zwingen auch die Verkehrswerbung,

¹⁰⁹ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1925, S. 43, in: StAK, Ce 21/1925; Bericht des Verkehrsamtes Bonn 1929, S. 3, in: StAB, Pr 13/140.

¹¹⁰ Echo des Siebengebirges vom 15.7.1926.

¹¹¹ Echo des Siebengebirges vom 15.7.1926.

¹¹² „billige Ferienfahrten 1931“, Prospekt der Köln-Düsseldorfer, in: StAL I/3, Verkehrsangelegenheiten.

¹¹³ Eigene Berechnungen nach dem Fahrplan von 1930, abgedruckt in: Bündgen, Personenschiffahrt, S. 81.

¹¹⁴ „billige Ferienfahrten 1931“, Prospekt der Köln-Düsseldorfer, in: StAL I/3, Verkehrsangelegenheiten.

andere Wege zu gehen. Um auch dem heute sehr notleidenden Mittelstand und breiteren Arbeiterkreisen die Möglichkeit zu geben, im kommenden Jahre einen ihren verringerten Mitteln entsprechenden Ferienaufenthalt zu nehmen, sollen mit den Hotel-, Gasthaus- und Pensionsbesitzern Vereinbarungen über billige ‚Pauschalauftenthalte‘ von 5, 7, 14 und 21 Tagen getroffen werden. [...] Den Reisebüros sollen zur Beratung der Reiselustigen Unterlagen über Pauschalauftenthalte mit Preisangaben, Bemerkungen über die Bequemlichkeiten der Hotels, Gasthöfe und Pensionen (Heizung, fl. Wasser, Bad usw.) über die Höhenlage des Ortes, Verkehrsverhältnisse, Sportmöglichkeiten usw. zur Verfügung gestellt werden.“¹¹⁵

Das Bestreben des Rheinischen Verkehrsverbands, während der Wirtschaftskrise besonders für eine Zunahme von preiswerten Pauschalangeboten zu sorgen und für diese kräftig Werbung zu betreiben¹¹⁶ war offensichtlich erfolgreich, denn die von ihm 1931/32 ausgegebene Druckschrift „Verbilligter Aufenthalt am Rhein“ fand einen derartig rasenden Absatz, dass die Schrift zweimal nachgedruckt werden musste¹¹⁷ und die Reiseangebote auch gebucht wurden.¹¹⁸

Für die erfolgreiche Umsetzung des Pauschalreisekonzepts am Rhein in den Jahren der Weimarer Republik war bei der Ausarbeitung wie auch der Vermittlung der organisierten Reisen neben dem Engagement von Verkehrsverband, Gemeinden und Beherbergungsbetrieben ein weiterer Faktor von entscheidender Bedeutung: das in dieser Zeit expandierende Reisebürowesen. Wie an anderer Stelle schon erwähnt, reicht die Tradition von organisierten Gruppenreisen bis weit ins 19. Jahrhundert zurück. Mit der Organisation und Durchführung von Reisen waren auch die ersten Reiseagenturen entstanden. Ziel und Motivation solcher Einrichtungen waren sehr unterschiedlich gewesen. Manche waren ursprünglich Auswanderungsagenturen gewesen und hatten sich nach Abflauen der großen Migrationswellen auf das Reisegeschäft verlegt, andere Organisatoren hatten in der Vermittlung von Reisen eine soziale Aufgabe gesehen und wollten breiten Bevölkerungsschichten Gesundheit und Bildung zukommen lassen, während für viele vor allem das

¹¹⁵ Rheinischer Verkehrsverband, Rundbrief vom 28.1.1932, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹¹⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 3, 8, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹¹⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹¹⁸ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 6f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

kaufmännische Interesse im Vordergrund stand.¹¹⁹ In Deutschland waren im Laufe des 19. Jahrhunderts einige Reisebüros entstanden, den kommerziellen Durchbruch auf breiter Ebene erlebte die Branche aber erst mit der Gründung des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) 1917/18. Der große geschäftliche Vorteil dieser von den Staatsbahnen, der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd mit dem Ziel der Förderung des Reiseverkehrs gegründeten Organisation bestand in der Neuerung des aufschlagsfreien Fahrkartenverkaufs. Da die Reisebüros für jede verkaufte Fahrkarte von der Reichsbahn eine Provision bekamen, konnten diese die Karten an die Kunden ohne zusätzliche Gebühr für den Originalpreis abgeben. Damit wurden die Bahnhöfe von den Verkaufs- und Auskunftleistungen entlastet und das Verkaufstellennetz zum Vorteil der Kunden vergrößert. Neben dem Fahrkartenverkauf besorgten die MER-Niederlassungen in Kooperation mit den deutschen Fremdenverkehrsgemeinden den Vertrieb von Pauschalangeboten.¹²⁰

Wie sehr das Reisebürogewerbe insgesamt nach dem Ersten Weltkrieg expandierte, zeigen folgende Zahlen:

Tabelle IV: Reisebüros in Deutschland 1907-1939*

Jahr	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Angestellten
1907	119	796
1925	364	2.112
1933	499	2.910
1939	1.049	6.547

* nach: Fuss, Geschichte, S. 51.

Auf den besonders großen Schub, den die Reisebüros in der Zeit des Nationalsozialismus erlebten, wird später noch eingegangen. Doch auch in den Weimarer Jahren steigerte sich die Zahl der Reisebüros und seiner Mitarbeiter etwa um das Vierfache gegenüber der Zeit vor

dem Krieg. Neben den genannten MER-Vertretungen entstanden in den 20er Jahren zahlreiche weitere Reiseagenturen. Auch Zeitungsverlage, wie der oben beispielhaft erwähnte Scherl-Verlag, und Banken drangen in die Branche, indem sie in eigenen Agenturen Reisen vermittelten. Dabei kamen unterschiedliche Synergieeffekte zum Tragen: Zeitungen waren ohnehin durch Anzeigenteil und Reisebeilagen ein wichtiges Medium der Fremdenverkehrswerbung und verfügten somit in ihrer Leserschaft wie von selbst über ein großes Kundenpotential. Auch bei den Banken war der enge und regelmäßige Kontakt zu den Kunden ein großer Vorteil. Ein weiterer Synergieeffekt wurde bei den Sparkassen ver-

¹¹⁹ FUSS, Geschichte, S. 29-44.

¹²⁰ KEITZ, Reisen, S. 57ff.; FUSS, Geschichte, S. 44f.; BORMANN, Lehre, S. 128f.

folgt, indem man das Reisesparen durch die 1929 gegründete Reisespar GmbH durchzusetzen versuchte. Auf speziellen Konten sparten die Kunden bis zu einem bestimmten Betrag, um dann von diesem Geld bestimmte Reisen zu buchen, auf die sie dann noch zusätzliche Prämien bekamen. Letztlich blieb dieses Projekt allerdings ohne Erfolg und musste bereits zwei Jahre nach der Gründung infolge der Wirtschaftskrise wieder aufgelöst werden.¹²¹

Für die Popularisierung der Gruppen- und Pauschalreisen war die Tätigkeit der Reisebüros von zentraler Bedeutung. Hier wurde der direkte Kontakt zu den Kunden hergestellt, hier fand die Kundenberatung statt wie auch der Verkauf der Gutscheine für die Pauschalarrangements.¹²² Insofern übernahmen die Reisebüros eine sehr wichtige Mittler- und Werbefunktion – auch für den Mittelrhein: Das MER nahm erstmals 1925 Rundreisen an den Rhein in sein Programm¹²³, im selben Jahr wurde die erste Kölner MER-Niederlassung eingerichtet.¹²⁴ Die Kommunen und regionalen Fremdenverkehrseinrichtungen suchten gezielt die Kooperation mit den Reisebüros, luden Vertreter auf Reisen in die Region ein¹²⁵ und arbeiteten auch bei der Durchführung der Pauschalreisen eng mit den Vermittlungsagenturen zusammen, nahmen den Reisebüros sogar organisatorische Aufgaben vor Ort ab in der Hoffnung, mehr Reisegesellschaften an den Rhein zu locken.¹²⁶

Einschub: die besondere Stellung Kölns im mittelrheinischen Fremdenverkehr

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, nahm Köln innerhalb des rheinischen Fremdenverkehrs eine Sonderstellung ein. Zum einen fiel die Domstadt wegen ihrer geographischen Lage aus dem Bereich des „Mittelrheins“ heraus, zum anderen war es ihre Größe, das wirtschaftliche Potenzial und das kulturelle Angebot, durch das Köln sich als besondere Attraktion vom übrigen „romantischen Rhein“ absetzte. Dies versuchte das Verkehrsamt durch besondere Werbestrategien zu unterstützen, etwa indem man die Stadt als besonderes Bildungs-Highlight innerhalb der Rheinfahrten für Gruppenreisen etablieren und damit

¹²¹ UEBLER, Fremdenverkehrsorganisationen, S. 42f.; KEITZ, Grundzüge, S. 62; REULECKE, Kommunikation, S. 370; SPODE, Arbeiter, S. 287; BUCHSTEINER, Arbeiter, S. 113f.

¹²² Rheinischer Verkehrsverband, Merkblatt für Pauschalaufenthalte, Bad Godesberg, Januar 1932, in: StAKw, Bestand Oberpleis 1373.

¹²³ Rheinischer Verkehrsverband, Tätigkeitsbericht 1925, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2527.

¹²⁴ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1925, S. 41, in: StAK, Ce 21/1925.

¹²⁵ Teilnehmerliste für die Studienreise ausländischer Reisebürobeamter, Königswinter (ca. 1929), in: StAKw, Bestand Königswinter 510.

¹²⁶ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1927/28, S. 47, in: StAK, Ce 21/1927-28.

„in den Mittelpunkt eines rheinischen Reiseprogramms“ stellen wollte.¹²⁷ Dennoch – oder gerade wegen ihrer herausragenden Funktion als Publikumsmagnet – war die Stadt für den mittelhheinischen Tourismus ein wichtiger Faktor. Denn für viele Reisende wurde Köln zum Ausgangspunkt einer Rheinreise, gefördert dadurch, dass die Stadt 1919 am Hauptbahnhof eine Zimmernachweisstelle eingerichtet hatte, die auch über Reismöglichkeiten außerhalb Kölns informierte.¹²⁸ So wurde beispielsweise für 1924 im Verwaltungsbericht von Köln mitgeteilt, dass sich der städtische Fremdenverkehr zwar nur sehr langsam belebt habe,

*„was allerdings schon sehr schnell wieder begann war die Frequenz in der Auskunftsstelle und die Nachfrage nach Informationen über Reiseangelegenheiten, Sommerfrischen und Badeorte. [...] Hier wurden Unterkünfte vermittelt, Auskünfte über die rheinischen Sommerfrischen und Badeorte erteilt, Theater- und Konzertkarten verkauft, sowie Führungen, Fahrten mit Sonderdampfern oder Autorundfahrten vermittelt“.*¹²⁹

Ein Jahr darauf wurde das Angebot dieser Auskunfts- und Vermittlungsstelle mit der Angliederung des MER an das städtische Verkehrsamt ausgeweitet und erstreckte sich vom

„Verkauf von amtlichen Fahrkarten, Rundreiseheften, Bett- und Platzkarten, Flugscheinen, Fahrausweisen für Rheindampfschiffahrt, Autobus-Rundfahrten, See-Passagen, die Durchführung von Pauschal- und Gesellschaftsreisen, Hotelbestellungen, die Besorgung von Reisegepäck- und Reiseunfallversicherungen sowie überhaupt aller in das Reise- und Verkehrswesen einschlagenden Aufträge“

bis hin zur „Erteilung von Fahrplan-Auskünften, Zusammenstellungen von Reiseplänen, Ausgabe und Versendung von Prospekten, Verkauf von Führern, Stadtplänen“.¹³⁰ An diesem Beispiel zeigt sich, wie bedeutend die Domstadt in ihrer Mittlerfunktion für den Rheintourismus war. Darüber hinaus wird deutlich, wie sehr der Fremdenverkehr am Mittelrhein in einigen Bereichen zu dieser Zeit schon „professionalisiert“ war, denn die Zimmernachweise hatten sich zu Auskunftstellen für die ganze Region entwickelt, die Prospekte an interessierte Reisende ausgaben und damit zu einer erheblichen Verbesserung der touristischen Infrastruktur beitrugen.

¹²⁷ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1932/33, S. 39, in: StAK, Ce 21/1932-33.

¹²⁸ Zeitungsmeldung vom 3.8.1919, Zeitungsmeldung vom 29.8.1919 [Zeitungen nicht angegeben], in: StAK, Bestand 1010, Bd. 2, Bl. 83, 111.

¹²⁹ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1924, S. 33, in: StAK, Ce 21/1924.

¹³⁰ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1925, S. 41, in: StAK, Ce 21/1925.

Damit ist ein wesentlicher Aspekt des mittelrheinischen Fremdenverkehrs der 20er Jahre angesprochen: Mit der geschilderten Kooperation von Verkehrsverband, Kommunen, Reisebüros und natürlich auch den einzelnen Beherbergungsbetrieben sowie den Transportunternehmen wurde die Organisierung wesentlicher Elemente der touristischen Infrastruktur bzw. des touristischen Angebots – Pauschalreisen, Werbung, Zimmernachweise, Fremdenführer usw. – erheblich gestrafft. Hier wird ein Modernisierungsschritt für die Tourismusbranche sichtbar, der einen wichtigen Beitrag zur Professionalisierung des Reisegewerbes der Region bedeutete.

„Professionalisierung“ und „Modernisierung“ des Fremdenverkehrs am Mittelrhein treffen auf einen weiteren Aspekt zu, der bisher genannt, nicht aber näher betrachtet wurde: den Kraftfahrzeugverkehr.

4.5. Innovation und Ärgeris: KFZ-Verkehr im mittelrheinischen Erholungsverkehr

Klagen über die „*allgemeine Hast*“ im Fremdenverkehr der 20er Jahre waren allgegenwärtig.¹³¹ Ursache hierfür war in erster Linie der Verkehr von Motorrädern, PKWs und Autobussen, der sich in diesen Jahren gegenüber der Zeit des Kaiserreichs immens ausweitete. Auch wenn die Motorisierung während der Weimarer Jahre im Vergleich zur expansiven Entwicklung des Individualverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg nur sehr geringe Ausmaße hatte, war ihre Wirkung doch von hinreichendem Gewicht, um zu einer bemerkenswerten strukturellen Veränderung von Freizeitverhalten und Fremdenverkehr zu führen. Dies war in dreierlei Hinsicht der Fall: Zum einen veränderte sich der innerörtliche Verkehr, d.h. sowohl das Stadtbild vieler Orte wie auch das touristische Angebot durch durchfahrende Reisende, Taxis bzw. „Kraftdroschken“ und auch viele Busrundfahrten. Zum zweiten boten in wachsendem Maße Busunternehmen kleinere und größere Touren in die Region an, die einige Stunden, aber auch mehrere Tage dauern konnten. Zum dritten nahm auch der individuelle Personenverkehr mit Motorrädern und Automobilen zu.

¹³¹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 2, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

Tabelle V: In Deutschland gemeldete Kraftfahrzeuge 1924-1929*

	Kraftomnibusse	Privatkraftwagen**	Motorräder
1924	1.510	119.649	97.965***
1925	2.672	156.763	161.508***
1926	4.220	181.422	263.345
1927	5.537	236.139	339.226
1928	7.161	314.348	438.288
1929	8.728	389.987	608.342

* Tabelle erstellt nach: Bormann, Lehre, S. 107, 110.

** Ohne Droschken und ohne Kraftwagen für Zwecke öffentlicher Behörden.

*** Ohne Kleinkrafträder.

Die Busse, die sogenannten „*Gesellschaftskraftwagen*“¹³², veränderten das Erscheinungsbild des Fremdenverkehrs nachhaltig. Zwischen 1924 und 1929 vervielfachte sich die Zahl der gemeldeten Kraftomnibusse in Deutschland von 1.510 auf 8.728, wovon ein Teil im öffentlichen Nahverkehr, der größere Teil im touristischen Verkehr eingesetzt wurde. Der strukturelle Vorteil des Busreisens gegenüber der Eisenbahn bestand vor allem darin, dass auch weniger verkehrsgünstig gelegene Orte erreicht werden konnten.¹³³ Nach zeitgenössischen Schätzungen soll der Anteil der Busse des öffentlichen Verkehrs bei etwa 20 bis 25% gelegen haben, so dass für 1929 von etwa 6.700 Reiseomnibussen auszugehen ist.¹³⁴ Die meisten Busse fuhren in der näheren Umgebung – regelmäßig verkehrende, größere Überlandlinien wie etwa in den USA gab es in Deutschland weder zu dieser Zeit noch später, so dass der Busverkehr in diesem Bereich also kaum in Konkurrenz zur Bahn trat. Die längste regelmäßige Buslinie verlief in Deutschland zwischen Dresden und Leipzig (113 km).¹³⁵

Schon vor dem Krieg hatte es im innerörtlichen Verkehr einige wenige Ansätze gegeben, Pferdeomnibusse bzw. -droschken durch Motorwagen zu ersetzen.¹³⁶ In Bad Honnef beispielsweise hatte ein Unternehmer erstmals 1913/14 die Zulassung von drei bis fünf „*Automobildroschken*“ beantragt, die er „*auf öffentlichen Straßen und Plätzen*“ aufstellen wollte. Dem Anliegen wurde nicht ohne weiteres entsprochen, da die Behörden sich um die berufliche Zukunft der Pferdetaxen sorgten. So wurde bestimmt, dass eine Automobildroschke erst dann eingesetzt werden durfte, wenn drei Pferdedroschken ihren Betrieb eingestellt hatten.¹³⁷

¹³² Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹³³ KEITZ, Grundzüge, S. 66.

¹³⁴ BORMANN, Lehre, S. 107.

¹³⁵ Ebenda, S. 109.

¹³⁶ Hierzu grundsätzlich: POHL, Entwicklung, S. 39-48.

¹³⁷ Zeitungsmeldung vom 9.1.1914 (wahrscheinlich aus dem Echo des Siebengebirges), in: StAKw, Bestand Königswinter 2524.

Erst nach dem Krieg kamen solche Modernisierungsbestrebungen in größerem Maße zur Durchsetzung. In Köln, wo Reisende vor dem Krieg in prächtigen Vierergespans durch die Stadt gefahren worden waren, kamen seit Beginn der 20er Jahre zu solchen Zwecken offene Autobusse zum Einsatz. Im November 1921 schloss die Kölner Niederlassung des internationalen Reisebüros „Thomas Cook“ ihren ersten „Driving Contract“ mit einem Autobusunternehmer in der Stadt ab, im Mai 1923 einen weiteren Vertrag mit einem anderen Anbieter.¹³⁸ Auch in den kleinen Ortschaften des mittelrheinischen Fremdenverkehrs dürfte die Zahl der motorisierten Busse oder Taxen zugenommen haben. In Königswinter gab es in den späten 20er Jahren einen fahrplanmäßigen Autoverkehr auf den Petersberg.¹³⁹

Über den innerörtlichen Verkehr hinausgehend boten regionale Busunternehmen in zunehmendem Maße Rundreisen an, die einen halben, einen ganzen, aber auch mehrere Tage bis zu einer Woche dauern konnten.¹⁴⁰ Ein Anbieter aus Bonn beispielsweise bot in seinem Prospekt von 1932 zahlreiche verschiedene Busreisen an, unter denen als weitestes Ziel München auf dem Programm stand – die achttägige Reise kostete 55,- RM ohne und 95,- RM mit Verpflegung. Die meisten Fahrten waren jedoch auf nicht mehr als einen Tag angelegt. Entlang des Rheins endete die längste Tagesreise für den Preis von 9,- RM rechtsrheinisch in St. Goarshausen und linksrheinisch in Niederheimbach. Unter den Tagesfahrten war auch eine Tour in die Eifel mit dem Nürburgring als besonderer Attraktion vorgesehen: Einschließlich dem „Mittagessen im Tribünenrestaurant“, einer Fahrt über die Rennstrecke und dem Besuch einer Silberfuchsfarm kostete der Ausflug 11,- RM. Eine 180 km lange „Grenzlandfahrt“ für 7,- RM führte in die Eifel und sah die Frühstücks-, Mittags- und Kaffeepause in Nideggen, Monschau und Blankenheim vor. Halbtagsfahrten ins Siebengebirge, durch das Rheintal an den Laacher See oder in das Ahrtal legten Entfernungen von 70 bis 125 km zurück und kosteten zwischen 3,- und 4,50 RM.¹⁴¹ Welche von solchen Fahrten besonders beliebt waren, kann dem Prospekt freilich nicht entnommen werden. Der Rheinische Verkehrsverband beobachtete, dass zumindest während der Wirtschaftskrise die Tagestouren besonders nachgefragt wurden. In dem Bericht des Verbands heißt es hierzu:

¹³⁸ KRUEWIG, Entwicklung I, S. 178.

¹³⁹ Ferd. Mühlens an das Bürgermeisteramt von Königswinter vom 5. und 12.11.1930, in: StAKw, Bestand Königswinter 2477.

¹⁴⁰ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 151-160.

¹⁴¹ „Im Autobus durch Rheinlands schönste Gaue“ (Prospekt von 1932), in: StALinz I/3, Verkehrsangelegenheiten.

*„Das Gesellschaftsreisen, namentlich im Kraftomnibus, wird gewissermaßen geboren aus dem Streben nach Billigkeit und Schnelligkeit; sie geben dem Verkehrsleben einen besonderen Charakter. Auch im Jahre 1932 hat diese Art des Reisens, von einzelnen Abweichungen abgesehen, ihren Siegeslauf fortgesetzt. Allerdings haben gleichzeitig aus Mangel an Mitteln die Vereinsfahrten für mehrere Tage erheblich nachgelassen. Dagegen ist die eintägige Gesellschaftsfahrt, einerlei ob die Gesellschaft in sich von vorneherein gebunden war oder ob sie erst von den Unternehmern, Reichspost oder Privatautobesitzer, zusammengefügt wurde, heute die beliebteste Kurzreise. Aus allen Gegenden, namentlich aber dem Industriegebiet und aus Holland sind die Autobusse tagtäglich die willkommenen Zubringer ungezählter Gäste. Auch die ‚besseren Kreise‘ scheuen neuerdings vor den immerhin vorhandenen Unerfreulichkeiten einer solchen Fahrt aus finanziellen Gründen weniger zurück. Die MER-Büros schickten allein 2000 Reisende zu einer Burgenfahrt an den Rhein. Sehr beliebt sind die von verschiedenen Zeitungen veranstalteten billigen Gesellschaftsreisen“.*¹⁴²

Als weitere Besonderheit nannte derselbe Bericht die sogenannten „Schlachtfeldfahrten“, d.h. die Busfahrten zu den Kriegsschauplätzen nach Frankreich, die von vielen Veranstaltern angeboten wurden und häufig das Rheinland streiften.¹⁴³

„Billigkeit“, „Schnelligkeit“, „Bequemlichkeit“ und „Flexibilität“ waren die vorrangigen Argumente, mit denen die wachsende Beliebtheit der Busreisen zu erklären sind. Auf die letzten beiden Aspekte hatte auch das in Kapitel 4.3.2. bereits angesprochene Werbeklieschee der „Poesie der Postkutsche“ abgehoben, in dem mit dem Szenario der „von fröhlichen Ausflüglern besetzten, pferdebespannten Reisewagen“ geworben wurde, die lange Zeit von den Landstraßen verschwunden, jetzt aber in Form der Kraftomnibusse wiedergekehrt seien.¹⁴⁴ Abgesehen von der realitätsfernen Idealisierung der Postkutschfahrt führte dieses Bild tatsächlich einen wesentlichen Vorteil des Kraftverkehrs gegenüber der Bahn vor Augen, der in der Unabhängigkeit vom Schienenweg und den flexiblen Mög-

¹⁴² Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 6f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁴³ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 12, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; siehe zu den „Schlachtfeldfahrten“ auch: REULECKE, Kommunikation, S. 368; WALVIN, Leisure, S. 142.

¹⁴⁴ „Im Autobus durch Rheinlands schönste Gaue“ (Prospekt von 1932), S. 3, in: StAL I/3, Verkehrsangelegenheiten.

lichkeiten der Fahrplangestaltung bestand. Dies galt natürlich auch und in besonderer Form für den individuellen Personenverkehr durch Motorrad oder PKW.

Nach Ansicht mancher zeitgenössischer Beobachter galt schon für die 20er Jahre, dass gerade der Kraftverkehr „mit seiner leichten Beweglichkeit“ das Reisen bequem gestalten und „die allgemeine Reiselust fördern“ könne,¹⁴⁵ zumal der Reisende auf diese Weise durch „die intimere Berührung mit der durchfahrenden Gegend weit mehr Anregung aus der Reise“ schöpfe.¹⁴⁶ Ein Alternativ-Reiseführer von 1931 begann mit dem Ratschlag:

„Wenn ich Ihnen, liebe Zeitgenossen, die Sie nicht allzu lange Reise an den Oberrhein unternehmen wollen, von vornherein einen guten Rat erteilen darf, so ist es der: Mieten Sie sich einen Kraftwagen, falls Ihnen der Gott Merkur nicht einen eigenen beschert hat! Es wird sich lohnen. Denn Sie kommen mit diesem Fahrzeug von der Schlenderei über die fast immer sehr besetzten und im Sommer meist staubigen Straßen am Rhein los, und Sie lernen damit auf die schönste und bequemste Weise die Ufer des Stroms kennen.“¹⁴⁷

Amüsant und zugleich bemerkenswert ist die Empfehlung, die der Alternativ-Reiseführer zu den „guten, offenen Weinen“ aussprach, die beispielsweise in Assmannshausen und Rüdesheim ausgeschenkt und verkauft wurden: „Besonders ist solcher Wein für Autofahrten, wo er unterwegs schnell getrunken wird, geeignet.“¹⁴⁸ – Ein solcher aus heutiger Sicht unvorstellbarer Ratschlag konnte nur in einer Zeit stattfinden, in der noch keine öffentlichen Diskussionen über Alkoholismus und Verkehrssicherheit stattgefunden hatten.

Individualität, Beweglichkeit und Bequemlichkeit waren also die Schlagworte, mit denen der Autor dieses Ratgebers für das Reisen mit dem PKW plädierte. Wie sehr diese Qualitätsmerkmale der Autoreise real zutrafen, mag dahingestellt bleiben. Auf jeden Fall zeigen die Bemerkungen, wie präsent der individuelle Kraftfahrzeugverkehr in diesen Jahren bereits war. Häufig wiederkehrende Meldungen über verstopfte Straßen und andere Verkehrsprobleme bestätigen diesen Eindruck.¹⁴⁹ Dass hierzu keine konkreten Zahlen vorliegen, ist bei der ohnehin schwierigen Quellsituation dieser Zeit selbstverständlich. Vage Schätzungen, die allerdings ganz Deutschland betrafen, gingen für die 20er Jahre

¹⁴⁵ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 94 (Zitat); hierzu ähnlich: JÄGER, Bedeutung, S. 119.

¹⁴⁶ FEILCHENFELD, Kraftwagenverkehr, S. 278.

¹⁴⁷ EULENBERG, Rheinland, S. 7; Eulenberg bezeichnete den gesamten Flusslauf südlich von Bonn als „Oberrhein“, siehe ebenda, S. 21f.

¹⁴⁸ Ebenda, S. 96.

¹⁴⁹ Bürgermeister Obercassel an den Landrat des Siegkreises, Obercassel, den 30.7.1924, in: HStAD, D 246; Verkehrs- und Verschönerungsverein Siebengebirge an sämtliche Vorstandsmitglieder, Bonn, den 10.12.1924, S. 6, in: HStAD, Landratsamt Siegkreis 469; Rheinischer Verkehrsverband, Besprechung über die Verbesserung der rechtsrheinischen Verkehrsverhältnisse am 19.12.1928 in Königswinter, in: HStAD, Landratsamt Bonn 984, Bl. 6ff.

davon aus, dass ungefähr 10% der Fahrleistung der Kraftfahrzeuge dem Zweck von Erholungs- und Vergnügungsfahrten gedient haben mögen.¹⁵⁰ Am Mittelrhein wurde für die Strecken in Richtung wichtiger Ausflugsziele – etwa auf den Straßen zwischen Beuel und Honnef, Bonn und Remagen oder Linz und Altenahr – ein besonders hohes Aufkommen von Krafträdern, PKWs und Reisebussen an Sonn- und Feiertagen im Sommer beobachtet.¹⁵¹ Nach zeitgenössischen Schilderungen zu urteilen war das Verkehrsaufkommen in den kleinen Ausflugszielen gerade an den Wochenenden schon in dieser Zeit beeindruckend. Der Bürgermeister von Königswinter schrieb im April 1931:

*„Die Direktion des Hotels Margaretenhof führt Beschwerde über die unhaltbaren Zustände im Autoverkehr an der Straßenkreuzung Margaretenkreuz an den Sonntagnachmittagen. Gestern hätten dort etwa 300 Kraftwagen wahllos durcheinander gestanden und den Verkehr an der Strassenkreuzung in ganz erheblicher Weise behindert. Dieses sei fast an jedem Sonntagnachmittag der Fall. Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit wird um die Beorderung eines Polizeibeamten gebeten. Der zuständige Landjäger bekümmere sich nicht um die Angelegenheit.“*¹⁵²

Ein Blick in das Unterkunftsverzeichnis „Rheinische Sommerfrischen“ von 1927 zeigt, wie sehr sich die Beherbergungsbetriebe schon zu diesem Zeitpunkt darauf eingerichtet hatten, Autoreisende aufzunehmen, denn viele der Hotels und Gaststätten boten Garagenplätze an: In Assmannshausen waren von den 14 genannten Hotels 6 mit Garage ausgestattet, in Bacharach waren es 9 von 15, in Boppard 16 von 43, in Königswinter 22 von 35 und in Rüdesheim 14 von 18.¹⁵³ Somit trat schon in den 20er Jahren der Kraftfahrzeugverkehr für den Tourismus am Mittelrhein deutlich in Erscheinung, und auch für die Zukunft war damit zu rechnen, dass sich dies noch weiter verstärken würde.

Von vielen Seiten gab es jedoch auch harte Kritik am neuen Verkehrsaufkommen, das zunehmend als Störfaktor und Ärgernis wahrgenommen wurde.¹⁵⁴ Der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr hatte für den Fremdenverkehr am Mittelrhein zur Folge, dass sich die Aufenthaltsdauer in den Orten sehr verkürzte, der touristische Betrieb unruhiger und die Atmosphäre beeinträchtigt wurde. Während Befürworter des Autoreisens forderten, dass

¹⁵⁰ FEILCHENFELD, Kraftwagenverkehr, S. 276.

¹⁵¹ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 95.

¹⁵² Der Bürgermeister von Königswinter vom 13.4.1931, in: StAKw, Bestand Königswinter 296.

¹⁵³ Rheinischer Verkehrsverband e.V. (Hg.): Rheinische Sommerfrischen und ihre Gaststätten, Ausgabe 1927, Bonn 1927, S. 58ff., 63f., 70.

¹⁵⁴ Zu dieser Akzeptanzproblematik des frühen Autoverkehrs liegt neuerdings eine umfangreiche Untersuchung vor: FRAUNHOLZ, Motorphobia.

mehr Tankstellen und Werkstätten unterwegs eingerichtet werden müßten¹⁵⁵, gab es gleichzeitig Klagen darüber, dass die Landschaft immer mehr durch die Benzinwerbung verschandelt würde.¹⁵⁶ Neben solchen ästhetischen Einwänden gab es auch handfeste Argumente, denn die ursprünglich nicht für derartigen Verkehr konzipierten Straßen waren vielerorts zu eng und reparaturanfällig, so dass in manchen Orte, wie etwa in Schlangenbad, die Durchfahrt verboten wurde.¹⁵⁷ Es gab sogar Meldungen über Beschädigungen an Häusern, die durch die Erschütterungen des Kraftfahrzeugverkehrs hervorgerufen worden sein sollen.¹⁵⁸ Zahlreiche Klagen wurden über den lauten, stinkenden und insgesamt als belästigend empfundenen motorisierten Straßenverkehr geführt – ein Problem, das das enge Mittelrheintal bis heute beschäftigt: *„Allgemein sind die Beschwerden über die unerträglichen Knattergeräusche und sonstige Rücksichtslosigkeiten mancher Motorradfahrer“*.¹⁵⁹ Ähnlich hatte bereits 1924 der Bürgermeister von Obercassel über die Verkehrssituation im Siebengebirge berichtet: *„Die Bevölkerung ist sehr erregt über die zunehmende Autoraserei an Sonn- und Feiertagen und hält eine Einschränkung des Autoverkehrs an den Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten für geboten.“*¹⁶⁰ Freilich ist bei solchen Schilderungen zu berücksichtigen, dass die Menschen zu dieser Zeit noch kaum mit der Lärm- und Geruchsbelästigung von Verbrennungsmotoren in Berührung gekommen waren und insofern die Empörung besonders groß gewesen sein mag. Andererseits ist die Menge der in verschiedenen Zeitungsartikeln, in Verwaltungs- und sonstigen Jahresberichten oder in einzelnen Briefen empörter Bürger immer wieder auftauchenden Schilderungen über dieses Thema derartig groß, dass die Klagen nicht nur auf mangelnde Gewöhnung zurückgeführt werden können.¹⁶¹ Gerade an den Wochenenden muss das Verkehrsaufkommen in den kleinen Fremdenverkehrsgemeinden tatsächlich ganz erheblich gewesen sein. Angesichts der geschilderten Empörung über den belästigenden Straßenverkehr ist es verständlich, dass die Kommunen jegliche Überlegungen,

¹⁵⁵ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 96.

¹⁵⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 8, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁵⁷ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁵⁸ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 6, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593; hierzu mit weiteren Beispielen aus anderen Regionen Deutschlands: FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 81-92.

¹⁵⁹ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 5, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁶⁰ Bürgermeister von Obercassel an den Landrat des Siegkreises am 30.7.1924, in: HStAD, D 246.

¹⁶¹ Weitere Beispiele: Rheinischer Verkehrsverein, Verhandlungsniederschrift der Verwaltungsratsitzung vom 6.12.1928, in: StAB, Pr 13/141; Berichte des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Siebengebirge der Jahre 1919, 1920, 1922, 1923, 1924, 1927, 1929, 1931, 1933, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2592.

die Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften von 30 auf 40 km/h heraufzusetzen, schon frühzeitig strikt ablehnten.¹⁶²

4.6. Strukturelle Probleme des Reiseverkehrs in den 20er Jahren

Der Erholungs- und Ausflugsverkehr im Mittelrheintal konnte sich trotz der Wiederbelebung in den 20er Jahren nicht von spezifischen strukturellen Schwierigkeiten lösen, zu denen die genannten Verkehrsprobleme des engen Rheintales ebenso gehörten wie die Besatzungssituation und die mangelnde Innovationsbereitschaft des Beherbergungsgewerbes.

Die Folgen der Besatzung blieben auch über die Zeit der Anwesenheit von fremden Soldaten hinaus spürbar, was daran liegen mag, dass sich inzwischen viele Reisende an neue Reiseziele gewöhnt hatten oder dass Unklarheiten über die Besatzungssituation im Rheinland herrschten. Beispielsweise hatte man sich in Godesberg in der ersten „besatzungsfreien“ Saison 1926 darauf eingestellt, dass der Besucherverkehr nun wieder in großen Strömen fließen würde, wurde in dieser Erwartung jedoch enttäuscht.¹⁶³

Zudem kristallisierte sich als sehr belastendes Problem heraus, dass die rheinischen Hotelbetriebe im Laufe der 20er Jahre in den Ruf kamen, in ihrer Ausstattung rückständig und preislich überteuert zu sein. Diese an anderer Stelle bereits angedeutete Kritik, die bis heute einen Makel in der verbreiteten Meinung über den Rheintourismus bildet, hatte ihren Anfang in den Jahren der Weimarer Republik. Ein schon öfters zitierter Alternativ-Reiseführer empfahl dem Rheinreisenden, „*seine Ansprüche etwas zurückzuschrauben, auf dass er nicht allzu großen Enttäuschungen begegnet*“, da es nicht zu leugnen sei, „*dass die Rheinlande, die doch schon seit Jahrzehnten ein höchst beliebtes Reiseziel vieler Menschen sind, sich in bezug auf ihre Gaststätten lange Zeit sehr stark vernachlässigt haben*“.¹⁶⁴ Als Ursache hierfür vermutete der Verfasser eine „*falsche Sparsamkeit*“, die er auf Besonderheiten der rheinischen Mentalität zurückführte: „*Bei den Rheinländern kommt vielfach eine gewisse Beharrungssucht oder, verneinend ausgedrückt, eine Änderungsfeindlichkeit hinzu, die sie verhindert, leicht auf Neuerungen einzugehen*“.¹⁶⁵ Solche Urteile können nicht pauschal von der Hand gewiesen werden, sind aber sehr schwierig einzuordnen. Andere Beobachtungen, die den Eindruck einer zu geringen Innovations-

¹⁶² Schriftwechsel des Landrats des Siegkreises mit dem Regierungspräsidenten von Köln aus dem Jahr 1923, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 1926.

¹⁶³ Bürgermeister von Bad Godesberg an Dr. Stemmler, Mitglied des Landtags, Bad Godesberg, den 11.3.1927, in: StAB, Go 1219.

¹⁶⁴ EULENBERG, Rheinland, S. 26f.

¹⁶⁵ Ebenda, S. 26f.

freude am Rhein bestätigen, heben mehr auf die finanziellen Möglichkeiten ab, die infolge der hohen Steuerbelastung und der sehr gedrückten Gewinnmargen außerordentlich gering gewesen seien.¹⁶⁶ Demgegenüber stellt sich allerdings die Frage, warum es im deutschen Hotelwesen insgesamt während der 20er Jahre zu regelrechten Modernisierungsschüben kommen konnte, während es am Rhein anders war.¹⁶⁷

Ohne der Ursache dieser häufig beklagten Rückständigkeit auf den Grund gehen zu können, bleibt festzuhalten, dass die Beherbergungsbetriebe am Rhein offenbar zum großen Teil nicht den Standard erfüllten, den viele Beobachter erwarteten. Das gleiche galt für die Preise, die nach verbreiteter Auffassung im Rheintal sehr hoch waren. 1926 veröffentlichte der Rheinische Verkehrsverband einen Aufruf des Verkehrsvereins Godesberg, der nach Meinung des Verbandes für alle „*rheinischen Sommerfrischen*“ Geltung hatte, wonach es im dringendsten Interesse aller Beteiligten läge, „*dass alles daran gesetzt wird, Preisübertretungen Einzelner zurückzudrängen, damit endlich mit den Gerüchten der Überteuerung des Aufenthaltes am Rhein, die fast in der ganzen Welt umgehen, aufgeräumt wird*“.¹⁶⁸

4.7. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise

Die „goldenen“ Jahre des – trotz der geschilderten Probleme – expandierenden Reiseverkehrs erlebten mit der Weltwirtschaftskrise ein Ende, das allerdings nur verzögert einsetzte. Zwar war schon 1930 ein Rückgang der Besucherzahlen spürbar, nach Einschätzung der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft war hierfür aber mehr das schlechte Wetter als die angespannte wirtschaftliche Lage verantwortlich.¹⁶⁹ Allerdings war schon zu merken, dass die Kaufkraft der Besucher zurückging.¹⁷⁰ Eine Zäsur stellte erst die Bankenkrise im Juli 1931 dar, denn danach kam es offensichtlich zu einem schlagartigen Einschnitt im Reiseverkehr, zumal auch Ausländer aus den Nachbarländern vermehrt fernblieben.¹⁷¹ Die großen Einbußen 1931, die gegenüber 1930 auf etwa ein Drittel geschätzt wurden, veranlassten die Schifffahrtsgesellschaft sogar dazu, schon in der zweiten Augushälfte den Fahrplan einzuschränken.¹⁷²

¹⁶⁶ ASSHAUER, Fremdenverkehr, S. 52.

¹⁶⁷ KEITZ, Reisen, S. 87f.

¹⁶⁸ Rheinischer Verkehrsverband, Rundschreiben vom 7.5.1926, in: StAB, Go 244.

¹⁶⁹ Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt (Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein), Geschäftsbericht 1931, in: StAD, VII 1967, S. 132.

¹⁷⁰ Verwaltungsbericht Köln für das Jahr 1930/31, S. 37, in: StAK, Benutzersaal.

¹⁷¹ Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt (Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein), Geschäftsbericht 1931, in: StAD, VII 1967, S. 132.

¹⁷² Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt (Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein) an den Herrn Beigeordneten

In Reaktion auf die Bankenkrise kam es zu verschiedenen politischen Maßnahmen, insbesondere die Devisenbewirtschaftung, die den Reiseverkehr am Rhein zusätzlich schädigten. Nach einer Verordnung vom Juli 1931 musste jeder Deutsche, der ins Ausland reisen wollte, eine Gebühr von 100 Mark entrichten.¹⁷³ Mit dieser Maßnahme und wollte die Reichsregierung angesichts der Wirtschaftskrise den Auslandsreiseverkehr aus begründeter Sorge vor einem Abfluss von Devisen unterbinden, bezweckte also eigentlich eine Entwicklung, die den deutschen Fremdenverkehrsgebieten hätte zugute kommen können. Zur selben Zeit wurden auch mehrere vom Reichsverkehrsministerium unterstützte Werbekampagnen gestartet, die beispielsweise mit der Parole „*Reist in Deutschland, lernt Deutschland kennen!*“ für das Reisen im eigenen Land warben.¹⁷⁴ Nach Einschätzung des Rheinischen Verkehrsverbandes war jedoch insbesondere die Beschränkung der Auslandsreisen, die 1932 sogar durch Festlegung einer Höchstgrenze des Reisegeldes noch verschärft wurde¹⁷⁵, wenig wirksam, da die meisten Deutschen aus Geldmangel ohnehin nicht ins Ausland gereist wären. Vielmehr wurde festgestellt, dass die Maßnahmen eher unliebsame Folgen hatten, da sie auf potentielle Reisende aus Frankreich, den Niederlanden und Luxemburg abschreckend wirkten. Zwar waren die Einreisenden nicht mit besonderen Gebühren belastet, der Rheinische Verkehrsverband wusste aber aus Erfahrung zu berichten, dass allein das Bekanntwerden von irgendwelchen Einschränkungen viele Menschen in ihrer Reiselust hemmte. Insofern trat der Verkehrsverband hier für einen möglichst liberalen Reiseverkehr ein, blieb allerdings ohne Erfolg.¹⁷⁶ Statt dessen blieben in den folgenden Jahren noch mehr Ausländer fern, abgeschreckt von den politischen Unruhen in Deutschland.¹⁷⁷

4.8. Zwischenfazit: Professionalisierung, Modernisierung und erste „massentouristische“ Ansätze in den Jahren der Weimarer Republik

Der mittelhheinische Fremdenverkehr erlebte in den 20er Jahren wesentliche Veränderungen. Mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Situation nach der Währungsstabilisierung und der allmählich sich entspannenden, wenn auch bis Ende des Jahrzehnts nicht vollstän-

Dr. Fritz Odenkirchen (Berlin, Dt. Städtetag), Düsseldorf, den 5.9.1931, in: StAD, VII 1967, S. 129.

¹⁷³ FUSS, Geschichte, S. 45f.

¹⁷⁴ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1932, S. 1, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593 [Zitat]; ähnlich: Verein zur Förderung des Reiseverkehrs im Inland, Flugblatt, in: StAB, Pr 13/30.

¹⁷⁵ FUSS, Geschichte, S. 45f.

¹⁷⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Rückblick auf den Fremdenverkehr des Rheinlandes 1931, S. 1f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

¹⁷⁷ Statistik des Fremdenverkehrs in Bonn, der Fremdenverkehr 1932, 1933, in: StAB, Pr 13/173.

dig gelösten Besatzungsproblematik füllten sich wieder die Rheindampfer, Ausflugslokale und Hotels. Allerdings war der wieder erwachsende Erholungsverkehr im Vergleich zur Kaiserzeit geprägt von einer weiteren Verschiebung zugunsten des Ausflugsverkehrs und einer spürbaren Konsumzurückhaltung der Reisenden und Ausflügler. Es zeigte sich, dass offenbar in zunehmendem Maße auch Angestellte und Arbeiter unter den Besuchern waren. Dass sich dieser Wandel des Bedürfnisses nach Vergnügen, Freizeit und Erholung aus einem Konglomerat traumatischer Erfahrungen der Kriegs- und Nachkriegszeit, neuer Freizeitangebote, praktischer Möglichkeiten (Geld und Zeit) und „Zeitgeist“ ergeben hatte, kann hier nur vermutet werden. Es steht aber außer Frage, dass sich das Freizeit- und Reiseverhalten der Menschen nach dem Krieg verändert hatte und mehr und mehr zur Gewohnheit, zum Bestandteil eines neuen Lebensstils wurde, auch wenn sich die finanziellen Möglichkeiten gegenüber der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht verbessert hatten. Begleitet und gefördert wurde diese Entwicklung dadurch, dass die neuen Bedürfnisse durch Vertreter der Branche und der Kommunen aufgegriffen und in der immer professionelleren Gestaltung von Werbung und Angebot angesprochen und bedient wurden – eine Form von Professionalisierung, die zu dieser Zeit auch in anderen Fremdenverkehrsgebieten stattfand¹⁷⁸.

Eine einschneidende strukturelle Veränderung war mit dem zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr verbunden. Durch die relativ preisgünstigen Busreiseangebote wurde die Gruppenreise zu einer auch am Rhein verbreiteten Reiseform. Die Ausarbeitung von Pauschalreiseangeboten fand in den rheinischen Fremdenverkehrsgemeinden allerdings nur verzögert statt, und auch in Bezug auf Modernisierungen der Ausstattung blieben die rheinischen Beherbergungsbetriebe vergleichsweise rückständig. Dennoch kennzeichnen die Pauschalreisenden erste Ansätze eines modernen „massentouristischen“ Charakters im rheinischen Fremdenverkehr. Allerdings kann von einem Beginn des „Massentourismus“ tatsächlich nur in diesem strukturellen Sinne gesprochen werden, nicht im Bezug auf die quantitative Entwicklung.

Die Autoreisenden, die zahlenmäßig noch kaum ins Gewicht fielen, brachten qualitativ eine neue Form der individuellen Reise an den Rhein, die durch eine besondere Unabhängigkeit der Reisenden von den Transport- und Versorgungsangeboten der touristischen Infrastruktur gekennzeichnet war. Die Folgen der zunehmenden Bus- und Autoreisen gaben der Branche aber auch Anlass zur Sorge, denn zum einen verkürzte sich die Verweildauer der Besucher in den einzelnen Fremdenverkehrsorten, zum anderen traten die bis

¹⁷⁸

FRESE, Herausbildung, S. 563-571, 584f.

heute das Rheintal belastenden Probleme der überfüllten Straßen und des störenden Verkehrslärms unangenehm in Erscheinung.

5. Der Fremdenverkehr am Mittelrhein zwischen Kontinuität und Lenkung: 1933 bis 1939

5.1. Veränderung der Rahmenbedingungen

5.1.1. Die Politisierung von Urlaub und Freizeit nach 1933

Kein Abschnitt der deutschen Geschichte wurde derartig intensiv erforscht, wie die Zeit des Nationalsozialismus – die 1.428-seitige Bibliographie von Michael Ruck, in der auf dem Stand von 1995 18.360 Titel zur Geschichte des Nationalsozialismus aufgeführt sind, legt davon ein eindrucksvolles Zeugnis ab.¹ Die Geschichte der Freizeit im Nationalsozialismus, die maßgeblich von der NS-Sozialpolitik, speziell der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) und der Unterorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF) gelenkt war, ist dabei unterrepräsentiert, was zum einen daran gelegen haben dürfte, dass lange Zeit unter dem Eindruck der Schrecken der NS-Verbrechen andere Themen in den Vordergrund des Interesses rückten und alltagsgeschichtliche Dimensionen des Nationalsozialismus erst seit den 70er Jahren allmählich zum Gegenstand historischer Forschung wurden. Zum anderen stellte auch die schwierige Quellensituation ein Hindernis dar, da das Schriftgut der NS-Organisation während des Krieges zum großen Teil zerstört wurde.² Dementsprechend sind bislang erst wenige Untersuchungen direkt zu KdF und dem Amt „Reisen und Wandern“ entstanden.³

Dabei hatten Urlaub und Freizeit großes Gewicht im Selbstverständnis des nationalsozialistischen Deutschland und stellten einen wichtigen Bereich staatlicher Einflussnahme dar. Reisen und Fremdenverkehr standen nicht weniger als andere Entwicklungen im politischen Kontext des Nationalsozialismus. Es spielte für den Alltag des Reisens eine wesentliche Rolle, dass das Thema Urlaub nach 1933 vom Regime als „nationale“ Aufgabe okkupiert wurde, die NS-Urlaubspolitik zu einem wesentlichen Propagandainstrument wurde und damit auch zur nationalsozialistischen Herrschaftslegitimierung beitrug.

Häufig wird der Nationalsozialismus als diejenige Epoche angesehen, in der der Anspruch, dass „Urlaub für alle“ möglich sein müsse, realisiert worden sei und die strukturellen touristischen Innovationen, die sich in den Weimarer Jahren entwickelt hatten, auch zahlenmäßig zu einem massenhaften Reisen umgesetzt worden seien. Bei dieser Interpre-

¹ RUCK, Bibliographie.

² FRESE, Näherholung, S. 341; FRESE, Herausbildung, S. 562.

³ Zu KdF: BUCHHOLZ, Gemeinschaft; FROMMANN, Reisen; daneben gibt es zahlreiche kürzere Abhandlungen über Aspekte der nationalsozialistischen Sozial- und Urlaubspolitik, vor allem von HASSO SPODE (siehe Literaturverzeichnis); außerdem muss hier noch die Biographie des Reichsleiters der Deutschen Arbeitsfront Robert Ley genannt werden: SMELSER, Robert Ley.

tation schwimmt allerdings mitunter die Wahrnehmung der propagandistischen Parolen und Verlautbarungen mit den realen Veränderungen der Reiseaktivitäten der Deutschen. Wie weit es für den Fremdenverkehr am Mittelrhein gerechtfertigt ist, ab 1933 von einer neuen Epoche zu sprechen, wird zu untersuchen sein. Dass es allein schon durch den Einschnitt der Wirtschaftskrise und den Wandel des organisatorischen Rahmens nach 1933 zu Umgestaltungen kam, steht außer Frage.

5.1.2. Veränderungen des sozioökonomischen Umfelds und der gesetzlichen Rahmenbedingungen während des Nationalsozialismus

In der realen Lebenssituation der Menschen schufen der Rückgang der Arbeitslosigkeit und steigende Urlaubsansprüche verbesserte Bedingungen für Freizeit und Urlaub.⁴ Die wirtschaftliche Not stand weniger im Vordergrund als dies zu Beginn und am Ende der 20er Jahre der Fall gewesen war. Auch wenn der private Konsum nicht in dem Maße stieg, wie es die Propaganda vermittelte, so war für einen Großteil der Bevölkerung eine zunehmende wirtschaftliche Sicherheit spürbar, was natürlich nicht für die durch das Regime Ausgegrenzten und Verfolgten galt. Dadurch dass Urlaub und Freizeit zum öffentlich-politischen Thema wurde und sich der neue Staat mit den Errungenschaften in diesem Bereich brüstete, wurde großen Bevölkerungsteilen das Gefühl vermittelt, dass sich ihr Lebensstil gebessert hätte, was teilweise auch der Realität entsprach. Gleichzeitig kam es in organisatorischer Hinsicht zu einschneidenden Veränderungen. Die Umgestaltung bzw. „Gleichschaltung“ wesentlicher Bereiche des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens betraf auch die Organisation des Fremdenverkehrs. Wie die Kommunen wurden auch die Verkehrsvereine mehr als vorher in eine Hierarchie eingegliedert, an deren Spitze staatliche Stellen für eine Fremdenverkehrspolitik im nationalsozialistischen Sinne sorgen konnten. Diese organisatorische Struktur war die Voraussetzung dafür, dass die Lenkung im Fremdenverkehrswesen insgesamt zunahm. Hierbei hatte es schon Vorläufer gegeben, denn bereits seit dem Ersten Weltkrieg war versucht worden, von unterschiedlichen Motivationen geleitet, in den Fremdenverkehrsbetrieb einzugreifen. Solche Eingriffe intensivierte sich nach 1933.

Grundsätzlich gilt für die Erforschung des Nationalsozialismus, dass in besonderer Weise darauf geachtet werden muss, nicht von der nationalsozialistischen Propaganda-Rhetorik auf die soziale Realität der Zeit zu schließen.⁵ Das NS-Regime brüstete sich mit den Er-

⁴ Siehe zu den veränderten Bedingungen in Wirtschaft und Gesellschaft nach 1933: THAMER, Verführung, S. 470-521.

⁵ Hierauf weist nachdrücklich hin: WINKLER, Mythos, S. 485.

folgen bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und den Verbesserungen der allgemeinen Lebensverhältnisse – also mit Erfolgen in Bereichen, die für Freizeitverhalten und Urlaub von großer Bedeutung waren. Und tatsächlich gaben die Verbesserungen der wirtschaftlichen Situation nach der großen Krise 1929/32 dem Regime auch einen gewichtigen Legitimationsbonus in der Bevölkerung. Dass dies zum großen Teil auf die von der nationalsozialistischen Politik unabhängige allgemeine konjunkturelle Erholung zurückzuführen war, darüber hinaus die wirtschaftliche Entwicklung nach 1933 vor dem Hintergrund wachsender rüstungswirtschaftlicher Aktivitäten unter Inkaufnahme eines problematischen Staatsdefizits zu sehen ist und nicht zuletzt auch Statistiken geschönt waren, ist schon viel diskutiert worden und muss an dieser Stelle nicht vertieft werden.⁶ Während des Nationalsozialismus wurde der wirtschaftliche Aufschwung von dem überwiegenden Teil der krisengeplagten Bevölkerung nicht ursächlich hinterfragt, sondern dankbar aufgenommen.

Entsprechend war auch der Widerstand gering, als wesentliche Errungenschaften der Weimarer Demokratie beseitigt wurden. Unter diesen Maßnahmen war für die Situation von Arbeitsmarkt und Wirtschaftsleben im nationalsozialistischen Deutschland die Auflösung der Gewerkschaften am 2. Mai 1933 von entscheidender Bedeutung. Statt der freien Gewerkschaften wurde die DAF als Harmonieverband eingesetzt, in dem Arbeitnehmer und Arbeitgeber zusammengeschlossen waren.⁷ Damit gab es keine Tarifparteien mehr, die gegeneinander Interessen ausfechten konnten. Zu einer einheitlichen gesetzlichen Neuregelung der Tarifordnung kam es nach 1933 nicht. Jedoch wurden regional zuständige „Treuhand der Arbeit“ eingesetzt, die dazu befugt und aufgefordert waren, „Empfehlungen“ und „Richtlinien“ hinsichtlich der Lohnzahlung und Urlaubsgewährung herauszugeben.⁸ Auch wenn diese Empfehlungen nicht bindend waren, wurde ihnen bis auf wenige Ausnahmen Folge geleistet, da die meisten Unternehmen nicht gegen den politischen Strom schwimmen wollten.⁹ Hierbei spielten auch die Vertrauensräte, die 1933 die Betriebsräte abgelöst hatten, als Transmissionsriemen nationalsozialistischer Vorgaben eine wichtige Rolle.¹⁰

Wie erwähnt war die Akzeptanz dieser „Gleichschaltungsmaßnahmen“ wesentlich getragen von einer für die Menschen deutlich spürbaren Besserung der Erwerbssituation nach 1933. Zwar stiegen die Reallöhne kaum, und auch die Möglichkeiten des privaten Kon-

⁶ Unter der Vielzahl der Literatur zu diesem Thema besonders einschlägig: BUCHHEIM, Natur.

⁷ Siehe u.a.: KRANIG, Arbeitnehmer, S. 139-143.

⁸ Ebenda, S. 141.

⁹ SPODE, Arbeiterurlaub, S. 280f.

¹⁰ FRESE, Betriebspolitik, S. 169-227; KRANIG, Arbeitnehmer, S. 149f.

sums blieben aufgrund der Einfuhrbeschränkungen insgesamt bescheiden; dafür verschwand aber die drohende Arbeitslosigkeit zumindest für die Menschen, die sich regimiekonform verhielten und nicht zu einer der verfolgten Gruppen gehörten. Und auch der Anspruch auf bezahlten Urlaub nahm zu: So stand nach ausgewählten Tarifbestimmungen 1937 mehr als 90% der Erwerbstätigen eine Urlaubsdauer von sieben bis zwölf, in manchen Fällen sogar bis zu 15 Tagen zu, während dies 1931 lediglich für etwa zwei Drittel gegolten hatte.¹¹ Dabei gab es große Differenzen in den Urlaubsansprüchen der Arbeiter, die in erster Linie von der Dauer der Betriebszugehörigkeit abhängig waren. Die Kriterien Alter, Branche, Qualifikation und auch Geschlechtszugehörigkeit wurden immer weniger bedeutend.¹²

Zur Verlängerung der Dauer des durchschnittlich gewährten Urlaubs kam noch das Verbot hinzu, den Anspruch abzugelten, wie auch eine Ausweitung der Gruppe der Anspruchsberechtigten, was vor allem erwerbstätige Jugendliche betraf.¹³ Neben diesem an sich schon gewachsenen Anspruch auf Urlaub gab es immer wieder ungezählte politische Gemeinschaftsveranstaltungen, für die Mitarbeiter der Betriebe – die sogenannten „Gefolgschaftsmitglieder“ – freigestellt wurden, für besonders aktive Parteimitglieder oder SS-Angehörige gab es darüber hinaus viele weitere Möglichkeiten, Sonderurlaub zu bekommen. So wurde beispielsweise NSDAP-Mitgliedern in vielen Fällen für bestimmte politische Veranstaltungen freie Zeit und Zuschüsse zu Reisekosten gewährt.¹⁴ Und auch die große Zahl an Gedenkstunden, politischen Feiertagen und Kundgebungen, die den nationalsozialistischen Alltag prägten, vergrößerte und veränderte die „arbeitsfreie“ Zeit.¹⁵

Abgesehen von Ausdehnung und Wandel der freien Zeit bestand das wesentlich Neue hinsichtlich der Gewährung von Urlaub oder sonstigen Vergünstigungen darin, dass nach 1933 solche Bevorzugungen mehr und mehr an das Politische gekoppelt wurden. Dies galt in besonderer Weise für die KdF-Reisen, wie weiter unten gezeigt werden wird.

5.1.3. Die Fremdenverkehrsorganisationen nach 1933

Neben den sozioökonomischen Veränderungen beeinflussten auch organisatorische Umstrukturierungen den Fremdenverkehr, denn auch dieser Bereich war sehr von der „Gleichschaltung“ im nationalsozialistischen Deutschland betroffen. Bereits 1929 war der

¹¹ Eigene Berechnungen nach: SPODE, Arbeiterurlaub, S. 282; hierzu auch: FRESE, Betriebspolitik, S. 374f.

¹² SPODE, Arbeiterurlaub, S. 279f.

¹³ Ebenda, S. 283.

¹⁴ NOWACK, Freudenberg, S. 88.

¹⁵ Siehe z.B. THAMER, Verführung, S. 419ff.

Reichsausschuss für Fremdenverkehr mit dem Ziel der Koordinierung der Arbeit sämtlicher Vereine und Körperschaften des Fremdenverkehrs gebildet worden.¹⁶ Das Reichsgesetz über den Reichsausschuss für Fremdenverkehr vom 23. Juni 1933 (RGBl. I, S. 393) weitete die Aufgaben des Ausschusses aus und konkretisierte sie: Ihm wurde die *„Zusammenfassung und Leitung der Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs [...] für das Reichsgebiet“* zugewiesen. Waren vorher den regionalen Vertretern die Verfolgung von Sonderinteressen vorbehalten geblieben, war dies nunmehr ausgeschlossen. Nach Ansicht der neuen Machthaber hatte bis dahin die organisatorische Zersplitterung im Bereich der Fremdenverkehrsförderung in Gestalt der zahlreichen nebeneinander bestehenden regionalen Verkehrsvereine Wirtschaftlichkeit und Erfolg der miteinander konkurrierenden Werbemaßnahmen zu sehr beeinträchtigt.¹⁷ Tatsächlich war in den 20er Jahren durch die Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr nur die Auslandswerbung für die Fremdenverkehrsregionen zusammen koordiniert worden.¹⁸ Nun sollte eine straffere Organisation, an deren Spitze der Reichsausschuss stand, dafür sorgen, dass sämtliche Werbung, aber auch andere Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs von einer Obergewalt kontrolliert und im Sinne des nationalsozialistischen Gemeinschaftswesens aufeinander abgestimmt wurden. Da der Reichsausschuss mit dem Gesetz von 1933 dem Propagandaministerium als Behörde angegliedert war, hatte die Regierung nun unmittelbaren Zugriff auf die Belange des Fremdenverkehrs im Deutschen Reich.¹⁹

Dabei ist die behördliche Zuordnung besonders interessant, zeigt sich hierin doch, welcher Platz dem Fremdenverkehr innerhalb der nationalsozialistischen Ordnung zugewiesen wurde. Denn für die Belange des Fremdenverkehrs wurde nicht etwa das Verkehrs-, das Arbeits- oder das Wirtschaftsministerium zuständig erklärt, sondern das Propagandaministerium. Die Aufgaben der Fremdenverkehrsorganisation bestanden nach den Worten eines Gesetzes-Kommentars darin,

„1. Die deutschen Volksgenossen für die Landschaft, die Bäder- und Kurorte ihrer Heimat zu gewinnen. 2. In sorgsamster und pfleglichster Behandlung der

¹⁶ UEBLER, Fremdenverkehrsorganisationen, S. 69f.; in der Verbandsfestschrift „50 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland“ (S. 39f.) ist die Jahresangabe (1931) falsch.

¹⁷ Der Preussische Minister des Innern, Rundbrief betr. Aufbau der Landesverkehrsverbände und Förderung des Fremdenverkehrs, Berlin, den 7.11.1933, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

¹⁸ UEBLER, Fremdenverkehrsorganisationen, S. 55ff.

¹⁹ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 200f.

Ausländer jener ‚diplomatischen‘ Sendung zu obliegen, die dem Fremdenverkehr vom Führer aufgetragen ist“.²⁰

Offensichtlich standen weniger die Aspekte der Erholung bzw. der Reproduktion der Arbeitskräfte im Vordergrund, sondern die herrschaftslegitimierenden Werbeeffekte, die in der Bevölkerung und im Ausland mithilfe dieses Bereichs erzielt werden konnten.

Die organisatorische Umgestaltung sah weiterhin vor, dass der „Bund Deutscher Verkehrsverbände“ im Oktober 1933 mit dem „Allgemeinen Deutschen Bäderverband“ zum „Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder“ zusammengefasst und dem Fremdenverkehrswesen als Dachorganisation übergeordnet wurde. In der nächsten Reihe des Ordnungsgefüges standen die Landesverkehrsverbände, die wiederum Gebietsausschüsse zu bilden hatten. Die unterste Stufe der Hierarchie nahmen die kommunalen Verkehrsvereine ein, die sich in ihrem Wirkungskreis nur noch auf den örtlichen Rahmen beziehen durften und zwangsweise zur Mitgliedschaft im regionalen Verkehrsverband verpflichtet wurden.²¹ In der Bewertung durch den Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder hieß es zur „großen Einigung im deutschen Fremdenverkehr“ durch die gesetzlichen Maßnahmen von 1933:

„So wird der deutsche Fremdenverkehr im neuen Reich eine große Einheitsfront von der einzelnen Gemeinde an bis zur Reichsregierung hin bilden, die nun getrost in den Kampf um die höheren ideellen Ergebnisse wie um gesteigerte wirtschaftliche Erträge eintreten kann“.²²

Der letzte Schritt der organisatorischen Gleichschaltung wurde drei Jahre später mit dem Reichsgesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband vom 28. März 1936 vollzogen²³, in dem der „Reichsfremdenverkehrsverband“ (ehemals „Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder“) direkt der Aufsicht des Propagandaministeriums und die „Landesfremdenverkehrsverbände“ (ehemals „Landesverkehrsverbände“) der Aufsicht der jeweiligen Länderregierungen unterstellt wurden. Zugleich wurde durch die Einsetzung städtischer Beamter in die Verkehrsvereine als Vorstand oder Geschäftsführer die Eigenständigkeit

²⁰ Das Reichsgesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband, in: Der Fremdenverkehr, Sonderausgabe. Mitteilungsblatt und Nachrichtendienst des Reichsfremdenverkehrsverbandes, 4.4.1936, S. 4, in: StAKw, Bestand Königswinter 1374.

²¹ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 40f.; BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 200.

²² Nachrichtendienst des Bundes Deutscher Verkehrsverbände und Bäder e.V., Jahresbericht der Bundesgeschäftsstelle, Oktober 1933, in: HStAD, Landratsamt Bonn, Bestand 984, Blatt 234.

²³ Reichsgesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband, in: Reichsgesetzblatt, Teil I, 28.3.1936, Nr. 30.

der Verkehrsvereine vollständig aufgelöst und ihre Arbeit unmittelbar an die Interessen der Kommunen geknüpft, die ihrerseits der staatlichen Kontrolle unterstanden.²⁴

Damit war für die Fremdenverkehrsorganisation ein „nach dem Führerprinzip“²⁵ gestraffter Aufbau durchgesetzt, an dessen Spitze der Reichsausschuss für Fremdenverkehr stand, dem der Reichsfremdenverkehrsverband, die Landesfremdenverkehrsverbände und zuletzt die einzelnen Fremdenverkehrsgemeinden vertreten durch die kommunalen Verkehrsvereine nachgeordnet waren.

5.1.4. Der Rheinische Verkehrsverband in seiner Mittlerfunktion zwischen NS-Politik und Fremdenverkehrsbranche

Dadurch, dass der Propagandaminister den Präsidenten des Reichsfremdenverkehrsverbandes einsetzte und dieser wiederum über die Führungsstellen der Landesfremdenverkehrsverbände zu entscheiden hatte, war die nationalsozialistische „Gleichschaltung“ auch in personeller Hinsicht gewährleistet.²⁶ Im Rheinischen Verkehrsverband war dies bereits im Oktober 1933 geschehen, als der ehemalige Oberbürgermeister von Koblenz Karl Russell von seinem Amt als Vorsitzender zurücktrat und der leitende Verkehrsdirektor Liebenstund zum selben Zeitpunkt in den vorzeitigen Ruhestand entlassen wurde. Die Geschäftsführung übernahm der Nationalsozialist Ludwig Rickert, der wenige Monate nach der Machtübernahme ohne vorherige Verwaltungserfahrung zum Oberbürgermeister von Bonn ernannt worden war²⁷, Verbandsdirektor wurde Kunibert Ochs, der ehemalige Stadtrat von Koblenz, der seit 1921 unter anderem das dortige Verkehrsamt geleitet hatte.²⁸ Zudem hatte die organisatorische Umgestaltung für den rheinischen Fremdenverkehr zur Folge, dass der Rheinische Verkehrsverband in „Landesverkehrsverband Rheinland“ (LVV Rheinland) umbenannt, sämtliche Unterorganisationen, beispielsweise die Kreisverbände, aufgelöst und in die insgesamt acht Gebietsausschüsse „Rheintal“, „Niederrhein

²⁴ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 190.

²⁵ Das Reichsgesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband, in: Der Fremdenverkehr, Sonderausgabe. Mitteilungsblatt und Nachrichtendienst des Reichsfremdenverkehrsverbandes, 4.4.1936, S. 4, in: StAKw, Bestand Königswinter 1374.

²⁶ Das Reichsgesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband, in: Der Fremdenverkehr, Sonderausgabe. Mitteilungsblatt und Nachrichtendienst des Reichsfremdenverkehrsverbandes, 4.4.1936, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 1374.

²⁷ ENNEN/HÖROLDT, Römerkastell, S. 314f.; siehe zu Rickert auch: Ludwig Rickert, in: BÖGER/KRÜGER, Bonner, S. 139-142.

²⁸ Mitteilung des Rheinischen Verkehrsverbandes, Bad Godesberg, den 2.10.1933, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises 2593; „Begeisterte für den Rhein“, aus: Neue Rhein-Zeitung vom 5.3.1959, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2155.

/ Ruhrland“, „Bergisches Land“, „Eifel“, „Ahrtal / Nürburgring“, „Siebengebirge / Siegtal / Westerwald“, „Mosel / Saar“ und „Hunsrück / Nahe“ eingegliedert wurden.²⁹

In einigen Bereichen setzte sich die Tätigkeit des Verkehrsverbands unverändert fort. Nach wie vor kümmerte sich der Verband um die „äußere“ und „innere“ Werbung, d.h. um die Werbung für das Verbandsgebiet als Fremdenverkehrsregion und um Verbesserungen der touristischen Angebote. Gleichzeitig wurde er immer mehr zum Medium staatlicher Interessen in Fragen von Disziplinierung, Koordination und Sammeln von Spenden. Versuche zur disziplinierenden Regulierung des Fremdenverkehrsbetriebs im Mittelrheintal, die es schon früher gegeben hatte, wurden nun verstärkt und unter das Leitmotiv eines positiven Bildes gestellt, das Deutschland nach außen verkörpern sollte.³⁰ Dabei kam dem Verband eine ebenso wichtige Mittlerrolle zu wie bei der organisatorischen Zusammenarbeit mit KdF. Schon in den 20er Jahren hatte sich der Verkehrsverband in Kooperation mit verschiedenen Reisebüros oder auch in eigener Regie sehr dabei engagiert, die Angebotsstruktur am Mittelrhein durch die Intensivierung der Pauschalauftenthalte attraktiver zu gestalten. Nach 1933 gehörte es zu den Aufgaben der Organisation, günstige Angebote für KdF zu besorgen. Immer wieder forderte der Verkehrsverband seine Mitglieder dazu auf, ihre Unterkünfte zu sehr niedrigen Preisen anzubieten. Solche Angebote mussten beim LVV Rheinland angemeldet werden, der sie dann an den „Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder“ als übergeordneter Organisation weiterleitete, von wo aus sie wiederum an die DAF bzw. deren „Amt für Reisen, Wandern und Urlaub“ gegeben wurden.³¹ Die häufig wiederholte Aufforderung, Billig-Angebote zu melden, vermittelt allerdings den Eindruck, dass die Bereitschaft hierzu bei den Gastwirten und Hoteliers eher gering war. Die Preisvorstellungen des Beherbergungsgewerbes lagen mit denen von KdF sehr weit auseinander: 1934 betragen die günstigsten Angebote für Verpflegung und Unterkunft im Verbandsgebiet zwischen 3,- und 3,50 RM pro Tag, während der Bund Deutscher Verkehrsverbände Preise von 2,- bis 2,50 RM forderte.³² In einer ähnlichen Situation befanden sich die Anbieter von Busreisen, die ebenfalls wiederholt zu Preissenkungen gedrängt wurden.³³

²⁹ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 201.

³⁰ Hierzu ausführlich Kapitel 5.3. und 5.4.1.

³¹ Mitteilungen des LVV Rheinland, Nr. III/1934, Bad Godesberg, den 20.3.1934, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

³² Mitteilungen des LVV Rheinland, Nr. III/1934, Bad Godesberg, den 20.3.1934, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319; hierzu auch: BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 223ff.

³³ Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe. Fachgruppe Priv. Kraftomnibusverkehr. Bezirksgruppen Rheinland und Westfalen, Essen, Rundschreiben 1/37, in: LHAK, Bestand 441, Nr. 45490.

Ein anderer Bereich, bei dem der Verkehrsverband eingebunden wurde, waren die häufigen Spendenaufrufe. Grundsätzlich gehörte das Sammeln verschiedener Spenden zum alltäglichen Erscheinungsbild des nationalsozialistischen Deutschland. Hierin kamen mehrere staatliche Interessen zusammen: Zum einen flossen dadurch Gelder in Organisationen, auf die der Staat direkten Zugriff hatte bzw. die zumindest im nationalsozialistischen Sinne arbeiteten. Zum zweiten trug das Sammeln von Geldern für entsprechende Zwecke zur ideologischen Festigung der „Volksgemeinschaft“ bei. Zum dritten wurde auf diese Weise Kaufkraft abgeschöpft und der private Konsum gedrosselt – ein Aspekt, der wesentlich im Interesse der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik stand, die darauf ausgerichtet war, v.a. die für die Rüstung wichtigen Produktionsgüterindustrien zu stärken. Spenden im Bereich des Fremdenverkehrs bedeuteten in erster Linie Freiaufenthalte beispielsweise für *„erholungsbedürftige SA- und SS-Mitglieder“*, die von den Beherbergungsbetrieben gewährt werden sollten.³⁴ Für diese sogenannte „Hitler-Spende“ warb der LVV Rheinland immer wieder bei seinen Mitgliedern. Andersherum gab es aber auch Bemühungen, auf eine Begrenzung der zahlreichen Spendenaufrufe hinzuwirken. So rief der Verband seine Mitglieder 1934 dazu auf, *„grundsätzlich alle Gesuche um Spenden, ganz gleich von welcher Stelle sie kommen, abzuweisen“*, während gleichzeitig die NS-Volkswohlfahrt darauf hingewiesen wurde, dass die Leistungsfähigkeit der Mitglieder in dieser Hinsicht erschöpft und weitere Spenden oder Preisvergünstigungen nicht zumutbar seien.³⁵

Insgesamt hatte die Gleichschaltung des Fremdenverkehrswesens nach 1933 dazu geführt, dass aus den freiwilligen Interessenvertretungen des Fremdenverkehrs eine hierarchisierte Organisation mit Zwangsmitgliedschaften und einer zentralistisch aufgebauten Organisationsstruktur mit Weisungsbefugnissen von oben nach unten geworden war, in der die maßgeblichen Stellen mit systemkonformen Personen besetzt waren und die Richtlinien in der Hand des Propagandaministeriums lagen. In diesem Zusammenhang hatten sich auch die Aufgabenfelder des LVV Rheinland etwas verändert.

³⁴ Nachrichtendienst des Bundes Deutscher Verkehrsverbände und Bäder e.V., Jahresbericht der Bundesgeschäftsstelle (Oktober 1933), in: HStAD, Landratsamt Bonn 984, Blatt 235r.

³⁵ Mitteilungen des LVV Rheinland, Nr. III/1934, Bad Godesberg, den 20.3.1934, in: KASb, Landratsamt des Siebkreises, Bestand 2319.

5.2. „Kraft durch Freude“ – Planungen und Realisationen

5.2.1. Der organisatorische und ideologische Hintergrund: „Deutsche Arbeitsfront“ und „Kraft durch Freude“

Es ist bemerkenswert, wie wenig aktiv die Gewerkschaften bis Anfang der 30er Jahre im Bereich des Arbeiterurlaubs gewesen waren. So wenig das Thema Urlaubsgewährung bis zum Ersten Weltkrieg auf dem Programm gewerkschaftlicher Forderungen gestanden hatte, so wenig war nach dem Ersten Weltkrieg versucht worden, dem gesteigerten Interesse an Urlaub und Freizeitgestaltung durch eigenes organisatorisches Engagement zu entsprechen. Neben der in ihren Ausmaßen letztlich bescheiden gebliebenen Naturfreunde-Bewegung waren organisierte Arbeiterreisen eher Ausnahmereisungen geblieben, bei denen zudem vor allem Bildungsziele und nicht Erholung oder Freizeitspaß im Vordergrund gestanden hatten. Hier kam es nach 1933 zu einschneidenden Veränderungen. Denn am 27. November 1933 wurde nach dem Vorbild der Freizeitorganisation des faschistischen Italiens „Dopolavoro“ die NS-Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) als Unterorganisation der Deutschen Arbeitsfront gegründet. Unter den zahlreichen fachspezifischen Ämtern von KdF war das „Amt für Reisen, Wandern und Urlaub“ das mit Abstand größte und wichtigste.³⁶

Es sind im Wesentlichen drei Aspekte, die den interpretatorischen Zugriff auf das Engagement von KdF bestimmen: In organisationsgenetischer Hinsicht muss die Entfaltung der KdF-Aktivitäten im unmittelbaren Zusammenhang mit den Profilierungsbestrebungen von Robert Ley gesehen werden. Da mit einer real entmachteten „Einheitsgewerkschaft“ keine Politik zu machen war, musste sich der ambitionierte Führer der DAF Arbeitsfelder suchen, in denen er sich profilieren konnte, wofür die Freizeitorganisation der DAF das ideale Terrain bot. Hinsichtlich der gesellschaftlich-politischen Funktion, die KdF ausfüllen sollte, spielten zwei andere herrschaftssichernde Zielsetzungen eine wesentliche Rolle: KdF sollte als „Sozialisationsinstrument“ die Bevölkerung durch attraktive und preiswerte Freizeitangebote zufrieden stellen, der Arbeiterschaft das Gefühl einer sozialen Besserstellung vermitteln und dadurch integrierend für die „Volksgemeinschaft“ wirken. Dieser sozialpolitische Aspekt nahm innerhalb der herrschaftslegitimierenden nationalsozialistischen Propaganda eine wichtige Rolle ein, denn schließlich konnte das Regime in der als „Sozialismus der Tat“³⁷ angepriesenen Ausweitung der Urlaubsmöglichkeiten hervorragend demonstrieren, wie gut das neue System für die Verbesserung der Lebensqualität der Volksgenossen sorgte. Gleichzeitig gehörte es zum Ziel des NS-

³⁶ FROMMANN, Reisen, S. 106f.

³⁷ SPODE, Arbeiterurlaub, S. 276 (Zitat); ähnlich: SCHOENBAUM, Revolution, S. 112f.

Systems, die Gesellschaft organisatorisch maximal zu durchdringen und dadurch zu kontrollieren. Für eine solche Durchherrschung der Gesellschaft bis ins Private hinein sollte KdF einen wesentlichen Beitrag leisten.³⁸

„Reisen ist nicht mehr das Vorrecht der Besitzenden, Reisen als Erholung ist von der NS-Gemeinschaft ‚Kraft durch Freude‘ jedem Volksgenossen ermöglicht worden“ – mit diesen Worten inszenierte sich die NS-Organisation als die Erfinderin des Massenreisens, durch das das bis dahin bürgerliche Privileg des Reisens endgültig gebrochen worden sei.³⁹ Zwar standen die wirtschaftspolitischen Prämissen des NS-Systems eigentlich einer Erhöhung des privaten Konsums sehr entgegen, da im Hinblick auf Rüstungsziele alle Potentiale auf den Produktionsgüterbereich und die Einfuhr rüstungswichtiger Güter konzentriert werden sollten. In diesem Fall überwog allerdings das propagandistische Ziel, das Reisen als wichtigen Aspekt eines neuen Lebensstils im nationalsozialistischen Deutschland zu präsentieren, zumal die Konsumausgaben durch den massenhaften KdF-Betrieb vergleichsweise gering gehalten werden konnten und es sich beim inländischen Fremdenverkehr ja auch um einen Dienstleistungssektor handelte, der nicht vom Import ausländischer Waren abhängig war.

Und tatsächlich wurde KdF auch recht bald zur mit Abstand populärsten NS-Organisation. Zu dieser Popularität trug die propagandistische Aufbereitung einzelner Reisen wesentlich bei. Vor allem Bilder von den spektakulären Seereisen, an denen de facto nur sehr wenige – und v.a. ausgewählte – Personen teilnehmen konnten, wurden etwa in der Wochenschau medienwirksam eingesetzt.⁴⁰ Daneben waren es auch die Großprojekte, die vielerorts geplant waren und eine verheißungsvolle Zukunft des KdF-Urlaubs versprachen.

5.2.2. Die Planungen von KdF

5.2.2.1. Das Großprojekt Prora/Rügen

An den Dimensionen dieser Planungen zeigt sich, wie groß der Stellenwert war, den man den KdF-Projekten innerhalb des NS-Staates zuwies. Als größtes Projekt wurde im November 1936 mit dem Bau des riesigen Strandhotels nahe der Ortschaft Prora auf Rügen – angekündigt als dem „größten Hotelbau der Welt“⁴¹ – begonnen. Die hierfür erforderli-

³⁸ SPODE, Arbeiterurlaub, S. 288ff., 327; WEIB, Ideologie, S. 293ff., 302f.

³⁹ Mit KdF in den Urlaub 1 (1936), H. 1 (Vorw.), zitiert nach: SPODE, Seebad, S. 24.

⁴⁰ WEIB, Ideologie, S. 297f.

⁴¹ LESER, Architekt, S. 215.

chen Investitionen gehörten zu den größten zivilen Staatsausgaben im nationalsozialistischen Deutschland.⁴²

Die Entwürfe der Urlaubsanlagen geben ein deutliches Bild des uniformen Massenbetriebes, der hier geplant war: Der riesige Komplex des Hauptgebäudes umfasste zwei sechsgeschossige Trakte mit einer Länge von jeweils zwei Kilometern. Die Gästezimmer hatten eine Größe von etwa 2,20 m mal 4,75 m und waren alle auf dieselbe Weise mit sehr einfachem Mobiliar ausgestattet: zwei Betten, ein Liegesofa, ein Tisch mit Stuhl sowie eingebaute Wandschränke und ein Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Wasser in einem kleinen Vorraum. Die sanitären Anlagen waren in Seitenflügeln untergebracht. Das Gebäude war mit einer Zentralheizung versehen, so dass man auch in kälteren Zeiten, etwa im Spätherbst, Gäste hätte unterbringen können. In dem schmalen, aber enorm langgezogenen Gebäude lagen die Zimmer nebeneinander und hatten alle den Blick auf das Meer hinaus. Neben den zahlreichen Speisesälen, Gemeinschafts- und natürlich auch den Wirtschaftsräumen, die zum Teil in anderen Gebäuden untergebracht werden sollten, waren im Mittelteil des Hauptgebäudes zwei Empfangshallen und eine gigantische Festhalle geplant, die 20.000 Personen Platz geboten hätte.⁴³

Die gesamte Anlage war von Uniformität und dem Ziel der Versorgung enormer Touristenmassen gekennzeichnet. Und auch der geplante Urlaub im KdF-Bad wäre in rationalisierten und streng durchorganisierten Abfolgen verlaufen, wobei selbst der von KdF gestellte Badeanzug für alle Urlauber einheitlich gewesen wäre.⁴⁴ Das wichtigste Verkaufsargument war der Preis, der für den gesamten Urlaub von einer Dauer bis zu zehn Tagen nicht mehr als 20 RM betragen sollte⁴⁵ – die politisch motivierte Zielvorgabe einer solchen plakativen preislichen „Schmerzgrenze“ ist typisch für das Propagandamotto von KdF, wonach bisherige Konsumprivilegien für die bessergestellten Bevölkerungsgruppen aufgebrochen und frühere Luxusbereiche für alle „Volksgenossen“ erreichbar werden sollten. Dementsprechend durfte auch der Preis für das Grundmodell des „KdF-Wagens“ 1.000 RM nicht überschreiten, auch wenn dies weit unter jeglichen wirtschaftlich realisierbaren Kalkulationen lag.⁴⁶

⁴² SPODE, Seebad, S. 38.

⁴³ LESER, Architekt, S. 216ff.; siehe auch den plakativen Bildband, der teilweise bei SPODE/STEINECKE, NS-Gemeinschaft und Leser, Architekt abgeschrieben hat, ohne dies zu kennzeichnen: ROSTOCK, Paradiesruinen, insbesondere S. 56-63; außerdem: KÖNIG, Massentourismus, S. 306ff.

⁴⁴ ROSTOCK, Paradiesruinen, S. 37.

⁴⁵ SPODE, Seebad, S. 38.

⁴⁶ MOMMSEN/GRIEGER, Volkswagenwerk, S. 179-202.

Die Bauten auf Rügen, die 1940 aufgrund des Krieges unterbrochen und später eingestellt wurden, waren das Pilotprojekt der großspurigen Planungen von mindestens fünf, in späteren Verlautbarungen Leys aus dem Jahre 1940 bis zu zehn „Massenbädern“, durch die jährlich drei bis vier Millionen Menschen geschleust werden sollten.⁴⁷

Neben diesen Seebädern sollten auch im Binnenland große KdF-Anlagen entstehen. Die größte davon war in Königswinter geplant.

5.2.2.2. Planungen zu Königswinter als KdF-Stadt

Da der Mittelrhein ohnehin ein beliebtes Ziel zahlreicher KdF-Fahrten war, lag es nahe, die Region auch in die Planungen der großen NS-Freizeitprojekte einzubeziehen. Speziell Königswinter sollte durch den Bau eines riesigen KdF-Erholungsheims zur „KdF-Stadt“ umgestaltet werden – als solche soll der Ort bereits 1934/35 aufgrund seiner außerordentlichen Beliebtheit als KdF-Ausflugsziel bezeichnet worden sein.⁴⁸ Das Projekt war kleiner dimensioniert als die Anlagen auf der Ostseeinsel Rügen, in seinem Gesamtkonzept mit diesem aber vergleichbar. Mit einer geplanten Kapazität von 5.000 Betten und rund 1.000 Angestellten wäre in Königswinter das größte Landerholungsheim der nationalsozialistischen Freizeitorganisation entstanden. Die Front des Hotels sollte über 200 Meter am Rhein entlang verlaufen, für die Unterhaltung der Gäste waren zahlreiche Einrichtungen wie Kinos, Theater, Musikpavillons, Parks, Badeanlagen und sogar eigene Rheinschiffe geplant. Die standardisierte Einrichtung der Zimmer sollte sich an den Entwürfen für das Rügener Großhotel orientieren, und auch die Dauer eines Standardaufenthalts war wie in Rügen auf zehn Tage für einen Preis von täglich 2 RM pro Kopf veranschlagt.⁴⁹

Auch außerhalb des Baugeländes kaufte die DAF eines der großen Hotels sowie die Drachenburg, das Schloss auf halbem Weg zum Drachenfels, um dort weitere Erholungsheime der NS-Organisation einzurichten.⁵⁰ Mit dem gesamten Projekt waren natürlich auch Pläne zu einer großen Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur verbunden, die notwendig war, um die gewaltigen Menschenströme transportieren zu können. So sollte eine viergleisige Schnellbahn in einem Tunnel durch den Drachenfels führen.⁵¹

⁴⁷ SPODE, Seebad, S. 31.

⁴⁸ HAJDU, Königswinter, S. 32.

⁴⁹ Das größte KdF-Erholungsheim, in: Düsseldorf Nachrichten vom 24.8.1936; Königswinter – größtes Landerholungsheim der DAF, in: Westdeutscher Beobachter vom 5.8.1937; Rheinbad der Schaffenden in Königswinter, in: General-Anzeiger für Bonn und Umgegend vom 27.7.1939, alle Artikel gesammelt in: AHS, Mappe „Kraft durch Freude“.

⁵⁰ Verschönerungs-Verein für das Siebengebirge, Geschäftsbericht 1940, in: StAKw, Bestand Königswinter 796; StAKw, Bestand Königswinter 2146.

⁵¹ Verschönerungsverein für das Siebengebirge, Geschäftsbericht für 1940, in: StAKw, Bestand Königswinter 796.

Auf dem für die Anlage vorgesehenen Gelände mussten etliche private Wohnhäuser weichen.⁵² Allerdings blieb schon bald nach dem Abriss der Gebäude der Bau in den Anfängen stecken. Die Baumaßnahmen begannen Anfang August 1938, mussten aber von Anfang an immer wieder wegen fehlender Baugenehmigungen, schlechten Wetters oder wegen Hochwassers unterbrochen werden.⁵³ Nach Ausbruch des Krieges verzögerte sich die Bautätigkeit immer mehr, bis sie eingestellt und ihre Fortsetzung auf einen unbestimmten Zeitpunkt nach dem Krieg verschoben wurde. Damit war das Großprojekt endgültig erledigt.

5.2.3. Werbefunktion und Realität der KdF-Reisen

KdF genoss in der Bevölkerung eine große Popularität. Die herrschaftslegitimierende Funktion der KdF-Reisen bestand darin, dass die propagierte „Volksgemeinschaft“ hier sozusagen sinnlich erfahrbar gemacht werden konnte. Diejenigen, die tatsächlich von den billigen Reiseangeboten profitierten, erlebten diese Vorzüge unmittelbar, und der Rest der Bevölkerung bekam in einer mit großem Aufwand betriebenen Propaganda ein neues Lebensgefühl vorgespielt. Damit wurde die Urlaubspolitik zum vielzitierten „*Prunkstück*“ der nationalsozialistischen Sozialpolitik.⁵⁴

Wie aber sah die Realität der KdF-Reisen aus? Das Charakteristische der KdF-Fahrten waren natürlich die extrem niedrigen Preise, die tatsächlich für mehr Menschen als noch zur Weimarer Zeit eine Reise erschwinglich werden ließen. Beispielsweise kostete 1939 eine achttägige Rheinreise des Gaues Weser-Ems, ausgehend von Oldenburg, 32,50 RM.⁵⁵ Vier Effekte wirkten hier zusammen: Zum einen waren die Fahrten grundsätzlich in so großer Zahl kalkuliert, dass hier allein schon durch die großen Umsätze Kosten gesenkt und kleine Preise erzielt werden konnten. Zum zweiten hatte sich die DAF verschiedene touristische Strukturen von zerschlagenen Organisationen einverleibt, wie etwa die 220 Wanderhütten der „Naturfreunde“. Zum dritten wurden zahlreiche Anbieter touristischer Dienstleistungen, von der Reichsbahn bis zu den Gaststätten und Hotels, zu hohen Rabatten gezwungen. Und nicht zuletzt wurden die Fahrten auch durch die Deutsche Arbeitsfront direkt bezuschusst.

Zur hohen Propagandawirkung bei vergleichsweise geringem finanziellen Einsatz trug bei, dass das KdF-Programm vorwiegend Tagesausflüge und Kurzreisen vorsah, so dass ein

⁵² StAKw, Bestand Königswinter 3177, 2004 und 1242.

⁵³ StAKw, Bestand Königswinter 3177.

⁵⁴ Sopade 5, Nr. 3 (März 1938), A 81.

⁵⁵ FROMMANN, Reisen, S. 159.

Maximum an Reisen mit entsprechend vielen Teilnehmern erzielt wurde. Zu den KdF-Reisen gibt es unterschiedliches Zahlenmaterial, das allerdings nicht wesentlich voneinander abweicht. Nach einer der verschiedenen Statistiken zählten von 1934 bis zum ersten Halbjahr 1938 die Fahrten und Wanderungen von KdF insgesamt 29.777.127 Teilnehmer. Im selben Zeitraum – einschließlich des zweiten Halbjahres 1938 – hatten 5.111.638 Wanderungen, 28.977.520 Kurzfahrten und 2.820.802 längere Urlaubsfahrten stattgefunden.⁵⁶ Bis 1937 war die Tendenz steigend, danach gingen sämtliche Zahlen infolge der politischen Veränderungen zurück, mit Beginn des Krieges stellte das Amt „Reisen, Wandern und Urlaub“ seine Tätigkeit ein.⁵⁷

Schon durch die Tatsache, dass der größte Teil der Fahrten nur über wenige Tage ging, handelte es sich überwiegend um Inlandsreisen. Aber auch die längeren Fahrten gingen nur in Ausnahmefällen über die deutsche Grenze hinaus, was ja auch im Sinne des Interesses war, die deutsche Wirtschaft zu stärken und die „Volksgenossen“ mit „ihrem Land“ vertraut zu machen. Zudem wurden gerade die Auslandsreisen, die ausschließlich in politisch genehme Länder wie vor allem Italien gingen, in den politischen Kontext einer propagierten „Völkerfreundschaft“ gestellt.⁵⁸

Die NS-Reise- und -Freizeitorganisation erhob den Anspruch, denjenigen „Volksgenossen“ das Reisen zu ermöglichen, denen es aus finanziellen Gründen bis dahin nicht möglich gewesen war, vor allem den Arbeitern. Die wenigen vorhandenen Statistiken über die soziale Zusammensetzung der Teilnehmer einzelner Reisen zeigen ein anderes Bild, bei dem eindeutig die Angestellten die größte Gruppe darstellten und Arbeiter nur einen geringen Anteil hatten.⁵⁹ Gerade auf den begehrten Kreuzfahrten wurden meist einige wenige Arbeiter gewissermaßen als „soziales Feigenblatt“ mitgenommen, um den egalitären Schein zu wahren.⁶⁰ Hier blieb das Fehlen an Richtlinien zur Frage der Bedürftigkeit der Teilnehmer ein ungelöstes Problem. Insbesondere bei den Veranstaltern wie Reichsbahn, Busunternehmen oder den Hotels, die ihre Dienste an KdF zu Preisen verkauften, bei denen kaum noch Gewinne erzielt werden konnten, führte die Wahrnehmung, dass viele der KdF-Fahrer keineswegs über schlechte Einkommen zu klagen hatten, zu Unmut. Zwar äußerte sich auch die NS-Organisation empört über die Situation, teilte beispielsweise mit, dass „KdF kein Reisebüro“ sei, „Schmarotzer“ bei KdF-Reisen unerwünscht und als „Volksschädlinge“ zu betrachten seien. Zu festen Bestimmungen über die Teilnahmebe-

⁵⁶ Eigene Berechnungen nach: Ebenda, S. 163f.

⁵⁷ Ebenda, S. 163ff.; BUCHHOLZ, Gemeinschaft, S. 286f.

⁵⁸ FROMMANN, Reisen, S. 112f., 217-225.

⁵⁹ Ebenda, S. 266-270.

⁶⁰ SPODE, NS-Gemeinschaft, S. 87.

rechtiung konnte man sich aber nicht durchringen – wahrscheinlich hätte dies das Ziel der „harmonischen Gemeinschaft“ gefährdet.⁶¹

Den typischen KdF-Reisenden gab es also nicht, allerdings machten sich in der Bevölkerung bald Gerüchte breit, die durch die auffälligen Disziplinlosigkeiten vieler KdF-Reisegruppen geschürt wurden. Denn nicht selten war es der Fall, dass die Reiseleiter ihre Gruppen nicht in den Griff bekamen, wovon auch die Fremdenverkehrsgemeinden am Mittelrhein betroffen waren. Zum Ärger vieler Offizieller kam es immer wieder zu unkontrollierbaren Cliquenbildungen innerhalb der Reisegruppen, alkoholische Exzesse und Pöbeleien führten häufig zu Konflikten und auch von sexuellen Kontakten war oft die Rede, so dass KdF im Volksmund mitunter als „*Ehevermittlung-AG*“ bezeichnet wurde und es sprichwörtlich hieß, die Reisenden würden auf den Fahrten viel „Kraft“ durch viel „Freude“ verlieren.⁶² Ein Teilnehmer einer Schiffsreise wusste in den Sopade-Berichten mitzuteilen, „*dass auf der ganzen Fahrt die Erotik wahre Triumphe feierte*“, was den sozialdemokratischen Kommentator zu den zynischen Worten veranlasste: „*Jeder kann ein kleines intimes Erlebnis mit nach Hause bringen und all dies verdankt er dem Führer, der auch die Sexualwünsche seiner Getreuen auf diese Art befriedigt*“.⁶³ Zu den Disziplinlosigkeiten und den Gerüchten über vermeintliche erotische Ausschweifungen trug wesentlich die Tatsache bei, dass KdF-Touristen zumeist Alleinreisende waren.⁶⁴ Die reisende Familie gehörte kaum zum Standardprogramm von KdF, in Werbebroschüren wurde mitunter sogar unter Hinweis auf die strapaziöse Fahrt ausdrücklich davon abgeraten, Kinder mit auf die Reise zu nehmen.⁶⁵

Das positive Ansehen, das die KdF-Reisen bei einem großen Teil der Bevölkerung genoss, ist schon erwähnt worden. Vor allem das günstige Verhältnis von Preis und Leistung hinterließ bei Vielen einen positiven Eindruck. Die Sopade-Berichte stellten fest, dass sich sogar „*Sozialdemokraten und frühere Reichsbannerkameraden*“ begeistert von den billigen Reiseangeboten zeigten, die sie sich früher nicht hatten leisten können.⁶⁶

⁶¹ FROMMANN, Reisen, S. 138-142; zur Frage des Auswahlverfahrens auch: SPODE, Arbeiter, S. 301f.

⁶² SPODE, Arbeiterurlaub, S. 311-314.

⁶³ Sopade 3, Nr. 7 (Juli 1936), A 55.

⁶⁴ SPODE, Seebad, S. 30.

⁶⁵ FROMMANN, Reisen, S. 143.

⁶⁶ Sopade 5, Nr. 2 (Februar 1938), A 32.

5.2.4. KdF und die Fremdenverkehrsbranche

In der Fremdenverkehrsbranche war die Stimmung deutlich anders. Zwar vergrößerte sich durch die NS-Organisation die Zahl der Reisenden, durch die von KdF geforderten niedrigen Preise waren jedoch die Gewinnmargen auf ein Minimum reduziert.⁶⁷ Außerdem sahen sich viele Fremdenverkehrsgemeinden dadurch geschädigt, dass viele der früher normal zahlenden Gäste nun als KdF-Reisende kamen und entsprechend weniger Geld ausgaben. Aus Sachsen wurde beispielsweise berichtet:

„Wenn Sonderzüge von KdF angemeldet werden, sind die Gastwirte nicht begeistert. Diese Transporte sind jetzt sehr unbeliebt. Die Wirte haben wohl Arbeit, aber keinen nennenswerten Verdienst dabei. Sie müssen die Zimmer für weniger Geld zur Verfügung stellen und dürfen auch die Speisen nicht teurer absetzen, als ihnen vorgeschrieben wird. Die Wirte sagen: ‚Am besten wäre es, diese Leute blieben zuhause‘.“⁶⁸

Bei einem Beispiel aus Bayern kam es zu Streitigkeiten, weil sich ein Gastwirt aus Ärger über die unrentablen Gäste dazu veranlasst sah, den Kaffee unterschiedlich aufzubrühen, so dass sich der „gute Kaffee“ qualitativ deutlich von dem Getränk abhob, das den KdF-Reisenden gereicht wurde.⁶⁹

Das Hauptärgernis waren allerdings die erwähnten Disziplinlosigkeiten, das störende Auftreten vieler KdF-Reisegruppen, durch das viele der „besseren“ Gäste zur Abreise veranlasst wurden bzw. den entsprechenden Orten gleich fernblieben. So drohte manchen etablierten Kurorten der Verlust des Stammpublikums in einer Weise, dass die KdF-Reisen in solche Orte aus Rücksicht auf deren wirtschaftliche Situation schon bald eingestellt wurden.⁷⁰

Auch am Mittelrhein war die Stimmung gegenüber den KdF-Reisen keineswegs positiv, was weiter unten erörtert werden wird.

⁶⁷ FRESE, Naherholung, S. 363; SPODE, Arbeiterurlaub, S. 307ff.; BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 224f.

⁶⁸ Sopade 5, Nr. 2 (Februar 1938), A 37.

⁶⁹ Sopade 5, Nr. 2 (Februar 1938), A 34.

⁷⁰ SPODE, Arbeiterurlaub, S. 309f.

5.3. Der Fremdenverkehr als außenpolitischer Faktor

Besonders in der Anfangsphase der nationalsozialistischen Herrschaft galt für die deutsche Außenpolitik die von Hitler im April 1933 ausgegebene Maxime, nach der *„Deutschland [...] überall da eine politische Stütze suchen [müsse], wo sie sich fände“*.⁷¹ In einer Situation, in der Deutschland nach jedem Strohalm griff, war in erster Linie außenpolitischer Opportunismus gefragt, insbesondere da das Ausland zum großen Teil mit Beunruhigung und Misstrauen auf die Machtübernahme der Nationalsozialisten reagiert hatte. Auch wenn die deutsche Zurückhaltung nach einer Anfangsphase von einigen Monaten nach und nach schwand, behielt Deutschland auch nach dem Austritt aus dem Völkerbund im Oktober 1933 seine außenpolitische Beschwichtigungspolitik im Wesentlichen bei. Die innenpolitisch bewährte *„Doppelstrategie von Gewalt und Rhetorik“* fand auch außenpolitisch Anwendung, sollte gegenüber dem Ausland die Stellung Deutschlands stärken und gleichzeitig eine Isolation des Landes verhindern.⁷² Innerhalb der Beschwichtigungsstrategie und auch der außenpolitischen Präsentation Deutschlands insgesamt nahmen bestimmte fremdenverkehrspolitische Maßnahmen sicherlich keine zentrale, wohl aber eine nicht ganz unwichtige Rolle ein. Die Maxime, das Ansehen Deutschlands im Ausland aufzuwerten, wurde zu einem wichtigen Aspekt, der die nationalsozialistische Fremdenverkehrspolitik wesentlich prägte.

Das bedeutete konkret, dass in zahlreichen Anweisungen die Gastgeber im Fremdenverkehrsgewerbe dazu angehalten wurden, sich den Ausländern gegenüber entsprechend freundlich zu verhalten, und gleichzeitig durch Verkehrsämter oder Verbände auf die Stimmung in den Fremdenverkehrsregionen geachtet wurde. Auch bei den Auseinandersetzungen über den störenden Kitsch und Rummel in den Fremdenverkehrsgemeinden wurde immer wieder das Argument des Ansehens im Ausland vorgetragen. Angefangen bei den Beschwerden über die *„lächerlichen Hütchen“* und sonstige karnevalistischen Auswüchse bis hin zu den Empfehlungen, *„nicht-arische“* Gäste nur mit größter Diskretion abzuweisen, blieb das deutsche Ansehen bei den ausländischen Gästen das wichtigste Argument. Hierbei handelte es sich nach Aussage eines Vertreters des LVV Rhein-Main um eine *„reichswichtige Aufgabe [...], deren volle Bedeutung erst der Nationalsozialismus entwickelt“* habe.⁷³

⁷¹ HERBST, Deutschland, S. 101.

⁷² THAMER, Verführung, S. 310-319 [Zitat 316]; HERBST, Deutschland, S. 99-110.

⁷³ LVV Rhein-Main, Rundschreiben Nr. 17/38, 20.12.1938, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

Wie ernst einzelne Verkehrsämter ihre Aufgabe nahmen, dafür zu sorgen, dass den ausländischen Gästen ein positives Bild von Deutschland vermittelt werde, spiegelt sich explizit schon 1933/34 im Verwaltungsbericht der Stadt Köln wider:

*„Im Ausländerverkehr hatte die Stadt Köln nach der nationalsozialistischen Revolution eine besondere Pflicht zu erfüllen. Es galt den vielen Ausländern, die zumeist Köln als erste deutsche Stadt besuchen, einen ungeschminkten Eindruck von den neuen Verhältnissen in Deutschland zu geben. Worte höchster Anerkennung über die neue Art der Fremdenwerbung, bestes Einvernehmen zwischen den fremden Gästen und unsern Volksgenossen, photographische Aufnahmen, auf denen man die Auslandsgäste mit deutschen Volksschulkindern und Angehörigen der HJ, SA- und SS-Männern sieht, dienen zum Gegenbeweis für die in den ersten Monaten durch die Greuelpropaganda verbreiteten unwahren Gerüchte“.*⁷⁴

Die „neuen Verhältnisse“ in Deutschland sollten ihren Ausdruck finden in einem freundlichen und selbstsicheren Auftreten gegenüber den Ausländern. Gerade die Bedeutung, die in diesem Bericht den organisierten NS-Gemeinschaften HJ, SA und SS gegeben wurde, zeigt, wie sehr die Präsentation des „neuen Deutschland“ an die Merkmale Selbstbewusstsein, Recht und Ordnung gekoppelt war.

Um dies zu erreichen, gab es mitunter auch ausdrückliche Anweisungen, wie folgendes Beispiel zeigen soll. 1935 teilte der deutsche Botschafter in London dem Auswärtigen Amt in Berlin mit, dass außerordentlich große Besucherströme aus England zu erwarten seien und bat um entsprechende Vorkehrungen:

„Wohl noch niemals ist Deutschland in so hohem Grade das Ausflugsziel zahlreicher Engländer gewesen, wie es in diesem Jahr der Fall sein wird. [...] Die Botschaft wird förmlich überlaufen von Persönlichkeiten, die Erkundigungen über die Durchführungsmöglichkeiten ihrer deutschen Reisepläne einziehen [...]. In gleicher Weise berichtet auch die hiesige Vertretung der Deutschen Reichsbahn von einem ganz ungewöhnlich großen Zustrom englischer Reisender nach Deutschland. Die Schifffahrtslinien des Norddeutschen Lloyd und der Hapag von hier nach Hamburg und Bremen sind, wie ich höre, für die nächsten Wochen völlig ausverkauft und auch die hiesige Luftverkehrslinie meldet ein ganz ausserordentliches Anwachsen ihrer Verkehrsziffern nach Deutsch-

74

Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1933/34, S. 30, in: StAK, Ce 21/1933-34.

land, Schliesslich übersteigen auch die geplanten Kraftwagenreisen dorthin an Zahl alles früher Erlebte. Hauptziele der Ausflügler sind der Rhein, Bayern und der Schwarzwald, aber auch Mitteldeutschland (Dresden) und Berlin sollen vielfach besucht werden. [...] Es liegt natürlich dringend in unserem Interesse, dass diese nach Deutschland strömenden Engländer mit vorteilhaften Eindrücken von ihrer Reise zurückkommen. [...] Ich möchte deshalb anheimstellen, die Frage zu prüfen, ob es vielleicht zweckmässig und überhaupt gangbar wäre, dass in irgendeiner Form die Verwaltungsstellen in Deutschland auf den nahenden Fremdenstrom aus England besonders aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen werden, wie sehr es im deutschen Interesse liegt, dass die Reisenden ihre neue Vorliebe für Deutschland behalten und nicht wieder in die frühere Vorliebe für Frankreich zurückgleiten. Ich bin im übrigen überzeugt, dass günstige Reiseeindrücke dieser Art von denkbar bester Wirkung für die weitere Gestaltung der englischen Stimmung gegenüber Deutschland sein werden“.⁷⁵

Dieser Einschätzung schloss man sich in Berlin an. Das Propagandaministerium wies die Landräte an, allen Bürgermeistern, Amts- und Gemeindevorstehern den „*ausdrücklichen Wunsch des Führers zur Kenntnis zu bringen*“, dass den ausländischen Reisenden, besonders den Engländern, „*jedes Entgegenkommen erwiesen wird und ihnen der Aufenthalt in Deutschland so angenehm wie möglich zu gestalten ist*“.⁷⁶ Bemerkenswerterweise wurde bei dieser Anweisung der administrative Weg außerhalb der Fremdenverkehrsorganisation gewählt – möglicherweise kann dies als Hinweis auf die besondere Bedeutung gewertet werden, die diesem Anliegen gegeben wurde, vielleicht lag es aber auch im Interesse der vom Propagandaministerium geforderten Geheimhaltung der Angelegenheit. Es wurde nämlich gefordert, dass die Anweisungen vertraulich behandelt und auf keinen Fall publik gemacht werden dürften, wahrscheinlich weil dadurch die Authentizität der deutschen Freundlichkeit gegenüber den Ausländern fragwürdig hätte werden können. So wurde etwa die Bekanntmachung der Anweisung durch Presse oder Rundfunk ausdrücklich untersagt.⁷⁷ Die Diskretion ging so weit, dass sogar ausdrücklich darauf geachtet werden

⁷⁵ Deutsche Botschaft London an das Auswärtige Amt Berlin, London, den 29.7.1935, Abschrift in: Landrat des Siegkreises, Rundschreiben vom 17.8.1935, in: StAKw, Bestand Oberpleis 1373.

⁷⁶ Landesstelle Köln-Aachen des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda an den Landrat des Siegkreises, Köln, den 15.8.1935, Anlage zu: Landrat des Siegkreises, Rundschreiben vom 17.8.1935, in: StAKw, Bestand Oberpleis 1373.

⁷⁷ Landrat des Siegkreises, Rundschreiben vom 17.8.1935, in: StAKw, Bestand Oberpleis 1373.

sollte, dass nur diejenigen Gastwirte, die mit Ausländern in Kontakt traten, in die Verhaltensanweisungen eingeweiht werden sollten.⁷⁸

Es blieb aber nicht nur bei allgemeinen Anweisungen, sich freundlich zu verhalten. Dem dirigistischen Charakter der nationalsozialistischen Fremdenverkehrspolitik entsprach es, dass in mancher Hinsicht auch sehr konkrete „Benimmregeln“ ausgegeben wurden. Die Akribie, mit der beispielsweise der Umgang mit dem sogenannten „Deutschen Gruß“ vorgegeben wurde, ist bemerkenswert. Während bei den ausgrenzenden Aktivitäten gegen Juden und andere „Nicht-Arier“ zumindest bis 1937 besonders wegen des Auslands um Diskretion gebeten wurde, wie weiter unten noch erörtert wird, sollte der nationalsozialistische Gruß *„in allen Fällen“* angewendet werden. Hier sah das Propagandaministerium offenbar besonderen Handlungsbedarf, da man festgestellt hätte, *„dass in einzelnen Badeorten, in Hotels und Gastwirtschaften anscheinend die Ansicht herrsche, dass die Anwendung des deutschen Grußes „Heil Hitler!“ einem Ausländer gegenüber nicht angängig sei“*. Gerade in diesem Fall sollte aber besonders gegenüber Ausländern von jeglicher Zurückhaltung abgesehen und statt dessen deutlich demonstriert werden, *„dass jeder Deutsche diesen Gruß als einen besonders bedeutungsvollen anwendet“*.⁷⁹ Das Thema wurde derart wichtig genommen, dass 1937 vom Präsidenten des Reichsausschusses für Fremdenverkehr Richtlinien ausgegeben wurden, in denen sehr genau festgehalten war, wie die Grußformel im mündlichen wie auch im schriftlichen Verkehr mit dem Ausland zu verfahren sei: Schreiben an Deutsche ins Ausland sollten mit „Heil Hitler“, an Ausländer mit „hochachtungsvoll“ unterzeichnet werden, mündlich sollte grundsätzlich mit „Heil Hitler“ begrüßt werden, mit einer Ausnahme: *„Wenn allerdings ein Ausländer in der Sprache seines Landes grüßt, so empfiehlt es sich aus Gründen der internationalen Höflichkeit, den Gruß in dieser Sprache zu erwidern, soweit der einzelne Mitarbeiter am Fremdenverkehr dazu in der Lage ist“*.⁸⁰ Die beinahe groteske Detailverliebtheit, mit der die Frage des Grußverhaltens gegenüber den ausländischen Gästen behandelt und reguliert wurde, zeigt, wie wichtig solche Symbolik gerade auch hinsichtlich ihrer Wirkung gegenüber dem Ausland genommen wurde. Hier wird nochmals deutlich: Deutschland sollte sich gegenüber dem Ausland als selbstbewusste und in der nationalsozialistischen Ideologie geeinte Nation präsentieren, die sich durch gutes Benehmen, Disziplin, Ordnung und Freundlichkeit

⁷⁸ Der Landrat von St. Goarshausen an den Bürgermeister von Oberlahnstein, St. Goarshausen, den 22.8.1935, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

⁷⁹ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. III, 11.8.1936, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

⁸⁰ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. IX, 2.8.1937, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

als gutes Gastgeberland auszeichnete. Der Fremdenverkehr war dafür ein geeignetes Mittel.

Es ist nicht unwahrscheinlich, dass sich gerade für die Zeit der Olympiade 1936, als besonders viele Ausländer nach Deutschland kamen, die Bemühungen in dieser Hinsicht besonders intensivierten. Zwar wurde für das Jahr 1936 im Ausland besonders viel Werbung betrieben,⁸¹ eine Phaseneinteilung hinsichtlich der mahnenden Appelle an das gute Benehmen der Bevölkerung drängt das vorliegende Quellenmaterial allerdings nicht auf. Hingegen blieb das Thema durchgehend von 1933 bis 1938 auf der Tagesordnung der Rundschreiben und sonstiger Mitteilungen der Verbände, Landräte oder kommunaler Behörden.

Auch über die Frage, wie erfolgreich das Propagandaziel letztlich umgesetzt wurde, kann nur gemutmaßt werden. Da die wenigen amtlichen Berichte über Reiseaufenthalte ausländischer Gäste überwiegend positiv ausfielen, deutet einiges darauf hin, dass es am Mittelrhein keine nennenswerten Probleme gab. In der Regel bestimmte die Möglichkeitsform den Sprachgebrauch, wenn nämlich immer wieder davon die Rede war, dass Ausländer ein schlechtes Bild von Deutschland bekommen könnten, falls sich die Beteiligten nicht hinreichend bemühen würden. Hingegen gab es Berichte von Überaktivitäten, bei denen das Engagement um die Ausländer sogar zu groß war. Manche Kommunen überschlugen sich in ihrem Werben und Bemühen um ausländische Gäste und entwickelten bei der Aufgabe der Ausländerbetreuung offenbar einen derartig heftigen Aktionismus, der, verbunden mit mangelnder Zusammenarbeit zwischen den Fremdenverkehrsgemeinden, dazu führte, dass sich ausländische Reisegruppen durch die übertriebene Zahl von Empfängen und Begrüßungen mitunter schon belästigt fühlten.⁸²

Neben Fragen des Umgangs mit den ausländischen Gästen beeinflussten auch finanzielle Aspekte das Reiseverhalten der Ausländer. So war der grenzüberschreitende Reiseverkehr sehr abhängig von der Währungssituation. Die strengen Devisenkontrollen, die vom früheren Reichskanzler Heinrich Brüning während der Weltwirtschaftskrise eingeführt und 1934 unter dem Reichsbankpräsidenten und Wirtschaftsminister Hjalmar Schacht zusätzlich verschärft worden waren, bedeuteten für Deutsche, die ins Ausland reisen wollten, eine wesentliche Einschränkung ihrer Reisefreiheit, da sie kaum noch fremde Währungen

⁸¹ Beispielsweise: Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1935/36, S. 31; 1936/37, S. 34, in: StAK, Ce 21/1935-36; Ce 21/1936-37; LVV Rheinland, Unterlagen betr. besondere Werbemaßnahmen im Olympiejahr 1936, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

⁸² LVV Rhein-Main, Rundschreiben Nr. 17/38, 20.12.1938, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“; hierzu auch: RADERMACHER, Entwicklung, S. 454.

erhalten konnten.⁸³ Umgekehrt wurden aufgrund des akuten Devisenmangels in Deutschland Anreize für ausländische Reisende geschaffen, um an Devisen zu gelangen. So konnten Ausländer ihr Geld in einem günstigen Verhältnis gegen sogenannte „Registermark-Schecks“ eintauschen, wodurch Deutschland für sie zu einem sehr preisgünstigen Reise-land wurde.⁸⁴ Zudem verbilligte die Reichsbahn ihre Fahrpreise für Ausländer um bis zu 60%.⁸⁵ Beide Maßnahmen hatten nach Einschätzung der Gemeinden auch spürbar positive Auswirkungen auf den Fremdenverkehr.⁸⁶ Als 1934 darüber nachgedacht wurde, die Registermark wieder abzuschaffen, wurde das Argument der großen politischen Bedeutung des Ausländerreiseverkehrs für Deutschland vorgebracht, der ohne die Registermarkguthaben stark gefährdet gewesen wäre.⁸⁷ Zwar traten an den Reisezielen mitunter Probleme beim Einlösen der Reiseschecks auf – beispielsweise wurde in Bad Godesberg geklagt, dass es in der Stadt keine Möglichkeit gab, die Schecks an Feiertagen einzulösen.⁸⁸ Das Verfahren wurde aber beibehalten und bildete mit erklärenden Broschüren wie *„Deutschland – Kommen Sie unbesorgt zu uns“* ein wichtiges Argument in der Deutschlandwerbung im Ausland.⁸⁹

5.4. Lenkungsmaßnahmen im mittelhheinischen Fremdenverkehr

Die Straffung der Verbandsstruktur in der Fremdenverkehrsorganisation und die Einrichtungen von DAF und KdF waren wesentliche Bestandteile von insgesamt zunehmenden Eingriffen und Lenkungen im Fremdenverkehr nach 1933. Dirigistische und disziplinierende Maßnahmen, wie sie zum Teil schon in den 20er Jahren zu beobachten gewesen waren, verstärkten sich in nationalsozialistischer Zeit und bezogen sich auf die verschiedensten Bereiche. Neben den Bestrebungen zur Durchsetzung eines massenhaften Billigurlaubs durch KdF und der gezielten Werbung und anderer Anreize für ausländische

⁸³ BARKAI, Wirtschaftssystem, S. 164-173.

⁸⁴ Neue Bestimmungen über den Gebrauch von Register-Guthaben im Reiseverkehr, in: Hotel- und Wirtzeitung Düsseldorf vom 10.3.1934, in: StAB, Pr 13/289; Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, Bad Godesberg, den 24.8.1935, S. 6, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 1878.

⁸⁵ Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder an die Landesverkehrsverbände, Berlin, den 23.7.1934, in: StAB, Pr 13/289.

⁸⁶ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 7, in: StAKw, Bestand Königswinter 719; Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, Bad Godesberg, den 24.8.1935, S. 6, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 1878.

⁸⁷ Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder an die Landesverkehrsverbände, Berlin, den 23.7.1934, in: StAB, Pr 13/289.

⁸⁸ Verkehrsamt Bad Godesberg an den Bürgermeister, Bad Godesberg, den 11.6.1935, in: StAB, Go 1562; ähnliche Probleme wurden aus Düsseldorf berichtet, vgl. die diesbezügliche Korrespondenz zwischen dem Verkehrsamt Düsseldorf, dem Rheinischen Gemeindetag, dem Oberbürgermeister von Düsseldorf und einem niederländischen Reisebüro von Januar 1934, in: HStAD, RW 50-53-584..

⁸⁹ „Deutschland – Kommen Sie unbesorgt zu uns“, Faltblatt ca. 1937, in: StAB, Pr 13/289; siehe zur ähnlichen Situation in Westfalen: FRESE, Naherholung, S. 361.

Besucher weitete sich die politische Einflussnahme mehr und mehr auch auf das Verhalten bzw. das äußere Erscheinungsbild der Fremdenverkehrsregionen und -gemeinden aus. Die Regulierungsversuche richteten sich auf das Benehmen der Bevölkerung gegenüber den Fremden und letztlich sogar auf ästhetische Bereiche wie etwa Fragen des Verkaufs bestimmter Waren.

5.4.1. Ästhetischer Dirigismus – Vorgehen gegen „Lächerlichkeiten“ und Kitsch

Immer häufiger wurde von behördlichen Stellen, aber auch von Anwohnern und Verbandsvertretern der Wunsch geäußert, dass gegen bestimmte Tendenzen touristischen Verhaltens vorgegangen werden müsse. Vor allem waren es „*karnevalistisches Auftreten*“ und andere „*Lächerlichkeiten*“, gegen die eingeschritten werden sollte.⁹⁰ Der Andenkenkitsch beispielsweise am Drachenfels war den Behörden ebenso ein Dorn im Auge wie das „*unsinnige Tragen läppischer Hüthen*“, das bei den Touristen offensichtlich sehr beliebt war. Mit Vehemenz versuchten der Fremdenverkehrsverband sowie Vertreter der Kommunen gegen das Tragen und vor allem gegen den Verkauf solcher „*Ulkartikel*“ außerhalb der Karnevalszeit vorzugehen, da es auf die Besucher des Rheinlandes, insbesondere die Ausländer, „*katastrophal*“ wirken würde, „*wenn durch derartige Kostümierungen der Eindruck erweckt wird, als stünde das Rheinland während der ganzen Sommersaison unter der Herrschaft des §11*“.⁹¹ Solche Klagen hatten Tradition. Bereits im späten 19. Jahrhundert war beispielsweise am Drachenfels in ersten Ansätzen versucht worden, den Souvenirverkauf einzudämmen, da nach Ansicht der Behörden die Verkaufsbuden die Landschaft verunstaltet hatten und die angebotenen Andenken als niveaulos wahrgenommen worden waren. In den 20er Jahren hatte sich der Unmut der Behörden, Gastwirte und auch der Einheimischen auf das Verhalten und Auftreten mancher Ausflügler ausgeweitet, die in wachsender Zahl laut feiernd und häufig auch alkoholisiert aus dem Rahmen gefallen waren. War es bis dahin bei Klagen und Beschwerden geblieben, wurde Mitte der 30er Jahre stärker durchgegriffen. Auf einen Rundbrief, in dem sich der LVV Rheinland zum wiederholten Male 1935 beim Landrat des Siegkreises darüber beschwerte, dass in dieser Angelegenheit offensichtlich wenig geschehen sei, antworteten mehrere Bürgermeister mit Erfolgsmeldungen. Der Bürgermeister von Königswinter teilte mit, dass er schon im Frühjahr 1934 in seiner Gemeinde den Verkauf derartiger Artikel verboten und dies durch po-

⁹⁰ Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, 18.7.1934, Nr. 14, 3. Jg.; LVV Rheinland, Rundbrief, 17.8.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises 2319.

⁹¹ Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, 18.7.1934, Nr. 14, 3. Jg., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises 2319.

lizeiliche Kontrollen überprüft habe. Darüber hinaus sei die Polizei sogar gegen Fremde vorgegangen, die in einem entsprechenden Aufzuge nach Königswinter gekommen seien, wobei man in mehreren Fällen „sogenannte Teufelsgeigen und Fastnachtskostüme“ vorübergehend sichergestellt habe. Ähnliches berichtete der Bürgermeister von Obercassel, während aus Siegburg mitgeteilt wurde, dass Ausfluggesellschaften, die mit entsprechender Kostümierung auftreten würden, mit einer Anzeige wegen groben Unfugs zu rechnen hätten.⁹²

Auch die Ärgernisse über alkoholische Exzesse in den Fremdenverkehrsorten nahmen zu. Dies lag aber vor allem an den KdF-Reisenden, die mit ihren „Sauf Touren“ aus dem Rahmen fielen und sich bei vielen Einheimischen wie auch den Gaststättenbesitzern unbeliebt machten.⁹³

Ebenfalls als störend wurde der oben schon zitierte „Andenkenkitsch“ empfunden, der in vielen Fremdenverkehrsgemeinden angeboten wurde. Hierbei appellierte der Präsident des Reichsausschusses für Fremdenverkehr an den Reichsfremdenverkehrsverband und darüber wiederum an die einzelnen Landesfremdenverkehrsverbände, dass man danach streben müsse, gegen den Verkauf von geschmacklosen Reiseandenken vorzugehen. Mit der Argumentation, dass solche Souvenirs *„in ihrer Aufmachung und insbesondere mit ihren sinnlosen „Verzierungen“ auf einen verbildeten Geschmack berechnet [sind], der auf unechtem Gefühl beruht und die kraftvolle Wirklichkeit zum Kindischen und Banalen zu entstellen sucht“* beanspruchte die Administration hier die Deutungsmacht sogar in geschmacklicher Hinsicht.⁹⁴ Statt solch minderwertiger Artikel sollten den Reisenden *„geschmacklich vollwertige Waren heimischer Industriebetriebe“* nahegebracht werden. Über die Frage, was geschmacklich wertvoll sei, hatte die Reichskammer der bildenden Künste in Zusammenarbeit mit Kunstgewerbevereinen und Handwerkskammern zu entscheiden. Zur Durchsetzung dieser „Qualitätsziele“ wurden die Fremdenverkehrsgemeinden aufgefordert, zumindest bei der Verpachtung von Verkaufsstellen auf Gemeindegrund oder der Erteilung von polizeilichen bzw. gemeindlichen Genehmigungen sicher zu stellen, dass keine *„Geschmacklosigkeiten“* verkauft würden.⁹⁵ Tatsächlich wurden einige Gemeinden

⁹² LVV Rheinland, Rundbrief, Bad Godesberg, den 17.8.1935; Bürgermeister von Königswinter an den Landrat des Siegkreises, Königswinter, den 5.9.1935; Bürgermeister von Obercassel an den Landrat des Siegkreises, Obercassel, den 4.9.1935; Bürgermeister von Siegburg an den Landrat des Siegkreises, Siegburg, den 4.9.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

⁹³ Siehe hierzu Kapitel 5.6.2.3.

⁹⁴ Nachrichtendienst des Deutschen Gemeindetages, Nr. 22 vom 1.8.1936, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

⁹⁵ Nachrichtendienst des Deutschen Gemeindetages, Nr. 22 vom 1.8.1936, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319 [Zitat]; ähnlich: Der Oberpräsident der Provinz Hessen-Nassau, Rundbrief, Kassel, den 15.7.1936, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

in dieser Sache tätig: In St. Goarshausen beispielsweise ließ der Bürgermeister sämtliche Geschäftsinhaber zusammenkommen, die auf der Versammlung ausnahmslos erklärten, dass sie fortan nur noch „*geschmacklich einwandfreie*“ Reiseandenken verkaufen würden.⁹⁶

Über Absichtserklärungen hinausgehend waren die Auseinandersetzungen am Drachenfels, die hier beispielhaft für das amtliche Vorgehen dargestellt werden sollen. Hier hatte es schon vor dem Ersten Weltkrieg Versuche des Verkehrsvereins gegeben, den touristischen Rummel ein wenig zu ordnen und gegen störende Verkaufsgewohnheiten vorzugehen. Nach 1933 wurde mit spürbar heftigerer Vehemenz vorgegangen. Nach einer Liste von 1934 gab es im Stadtbezirk Königswinter 36 Fotografierstände und Souvenirverkaufsbuden, davon standen die meisten am Aufstieg zum Drachenfels.⁹⁷ Dazu zählte eine „Automatenhalle“, in der 25 Automaten mit verschiedenen Funktionen aufgestellt waren – von „jakernden Gänsen“, die Bonbons auswarfen, bis hin zu Wahrsagern und Kraftmessern.⁹⁸ Hinzu kam, dass sich unter den Fotografen offensichtlich die Mode verbreitet hatte, neben die Fotografierstände Landschaftsattrappen oder Modelle von Eseln zu stellen, vor bzw. auf denen sich Touristen fotografieren lassen konnten. Diese amateurhaften Attrappen wurden wiederum als besonders störender Beitrag zur Verschandelung der Landschaft empfunden. Eine Handhabe hatten die Behörden dadurch, dass viele der Verkaufs- und Fotografierbuden, die am Aufstieg zum Drachenfels errichtet worden waren, keine baupolizeilichen Genehmigungen hatten. Was bis dahin offensichtlich niemanden gestört hatte, nahm der zuständige Landrat 1934 zum Anlass, den Abriss sämtlicher Stände, die keine Baugenehmigung hatten, anzuordnen und damit den „*kirmesähnlichen und fremdenverkehrshemmenden Betrieb am Drachenfelsweg*“ zu beseitigen.⁹⁹

Mit welcher Akribie die Behörden ihrer Sache nachkamen, mag das Beispiel der Auseinandersetzung zwischen der Stadt Königswinter und einem Fotografen aus dem Jahre 1936 veranschaulichen. Dieser betrieb am Drachenfelsweg einen Fotostand, hinter dem er als besondere Attraktion ohne Genehmigung einen Drachen aus Stein hatte hauen lassen. Daran nahm die örtliche Polizei Anstoß, woraufhin insgesamt mehr als drei Monate

⁹⁶ Der Bürgermeister von St. Goarshausen an den Landrat von St. Goarshausen, St. Goarshausen, den 7.9.1936, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

⁹⁷ Liste der „Photo- und Verkaufsbuden im hiesigen Stadtbezirk einschließlich Gebirge“ (um 1934), in: StAKw, Bestand Königswinter 795; hierzu auch: KLEIN, Anstalten; OESL, Gegenstände.

⁹⁸ „Verzeichnis der im Amtsbezirk Königswinter aufgestellten mechanisch betriebenen Spiele und Spieleinrichtungen“ (7.8.1934), in: StAKw, Bestand Königswinter 381; hierzu auch: KLEIN, Automaten.

⁹⁹ Der Landrat des Siegbereiches betr. Beschwerde gegen die polizeiliche Verfügung der Ortspolizeibehörde in Königswinter vom 21.2.1934, Siegburg den 7.3.1934, in: StAKw, Bestand Königswinter 795.

um die Frage gerungen wurde, ob der Drache entfernt werden müsse oder nicht. Nachdem schließlich eine wiederholte Kontrolle ergeben hatte, dass die Skulptur – wenn auch nur aus einem bestimmten Sichtwinkel – von dem Gehweg aus zu sehen sei, musste der Fotograf den alten Zustand ohne Drachen wiederherstellen.¹⁰⁰

1937 waren sich regionale und kommunale Behörden darüber einig, dass die „*Entrümpelung*“ des Drachenfelsweges sehr große Fortschritte gemacht hatte. Nach Ansicht des Bürgermeisters waren die häufigen Hinweise in der Presse, wiederholte Kontrollen und Belehrungen sowie die „*gelegentliche Sicherstellung von geschmacklosen Postkarten und anderer Verkaufsgegenstände*“ dafür verantwortlich, dass „*schnell gute, geschmackvolle und sehr oft auch gediegene Andenkenartikel auf den Markt*“ gebracht worden seien.¹⁰¹ Zufrieden war man aber immer noch nicht, wobei der Regierungspräsident erneut das Argument des deutschen Ansehens bei den vielen ausländischen Besuchern anführte:

*„Wer nun nicht weiß, wie die Verhältnisse früher waren, und dass sie schon erheblich gebessert sind, wird fragen, wie es möglich ist, dass die Behörden eines Kulturstaates einen solchen Hexensabbat von Geschmacklosigkeiten an einem solchen Platz noch länger dulden“.*¹⁰²

Die Bemühungen, dem Mittelrheintal wieder zu dem seriösen Image des „deutschen“ und „romantischen“ Landstrichs zu verhelfen, in dem Kitsch und niveaulose Fröhlichkeit nichts zu suchen hatten, gingen sogar so weit, dass 1939 der Bürgermeister von Königswinter gegen die Pläne eines Kölner Karnevalsvereins vorging, der für den Rosenmontagszug einen Wagen geplant hatte, der unter dem Motto „*Mer rigge met dem Esel ob de Drachenfels*“ eben diese Art des Fremdenverkehrs hatte parodieren wollen. Der Bürgermeister rühmte sich, dass man diese Missstände bis auf wenige Reste in den letzten Jahren mit Erfolg beseitigt habe und sah in dem Vorhaben der Karnevalsgesellschaft eine Verunglimpfung, die das inzwischen Erreichte geschädigt hätte.¹⁰³

Das zähe Ringen zwischen Behörden und Ansässigen setzte sich bis in die Kriegsjahre hinein fort. Noch im Herbst 1942 bekräftigte der Bürgermeister von Königswinter mit

¹⁰⁰ Korrespondenz zwischen der Stadt Königswinter und dem Fotografen Vogel, Königswinter, April bis Juli 1936, in: StAKw, Bestand Königswinter 795.

¹⁰¹ Der Bürgermeister von Königswinter an den Regierungspräsidenten von Köln, Königswinter, den 25.10.1937, in: StAKw, Bestand Königswinter 795.

¹⁰² Der Regierungspräsident an den Bürgermeister von Königswinter, Köln, den 30.12.1937, in: StAKw, Bestand Königswinter 795.

¹⁰³ Der Bürgermeister von Königswinter an den Landrat des Siegkreises, Königswinter, den 14.1.1939, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 3089.

dem Hinweis auf die bisherigen Erfolge, dass er nach wie vor in dieser Sache bemüht sei.¹⁰⁴

Als Hauptargument, mit dem die Bemühungen um eine „ästhetische Verbesserung“ der Angebote sowie des gesamten Erscheinungsbildes der Fremdenverkehrsorte gerechtfertigt wurden, wurde immer wieder die notwendige Rücksichtnahme gegenüber den ausländischen Gästen vorgetragen. Dies wurde zu einem Topos, der die fremdenverkehrspolitischen Bestrebungen in Deutschland und auch am Mittelrhein während der Zeit des Nationalsozialismus entscheidend prägte.

5.4.2. Werbung im In- und Ausland

Zum verstärkten Dirigismus während der NS-Zeit gehörte auch, dass auf die Werbung im In- und Ausland von behördlicher Seite Einfluss genommen wurde. Die Tatsache, dass 1933/34 einzelne Fremdenverkehrsgemeinden bzw. Hotels in angeblich „*deutschfeindlichen*“ Zeitungen in den USA inseriert hatten, wurde vom LVV Rheinland zum Anlass genommen, von den Mitgliedern zu fordern, zukünftig erst nach Rücksprache mit dem Verband Anzeigen im Ausland aufzugeben.¹⁰⁵ Wo man es als dringend nötig empfand, wurde die Werbung auf die politische Linie gebracht: Beispielsweise war es für das neue System unvertretbar, dass in einer englischsprachigen Broschüre mit dem „*großen Sozialisten Karl Marx*“ geworben wurde, so dass diese Passage sofort aus dem Heft gestrichen werden musste.¹⁰⁶ Von solchen Ausnahmen abgesehen lässt sich eine Veränderung von Charakter und Inhalt der Botschaften, mit denen im Ausland für das Mittelrheintal geworben wurde, allerdings nicht feststellen. Die Broschüren bedienten sich nach wie vor in erster Linie der rheinromantischen Topoi, wie sie schon Jahrzehnte zuvor in der Werbung gebräuchlich gewesen waren. Eine solche Konstanz wurde auch für die Fremdenverkehrswerbung anderer Regionen nachgewiesen.¹⁰⁷ Dieser Befund ist auch keineswegs erstaunlich, denn letztlich hätte eine Neuausrichtung der Werbung – beispielsweise in politisierender Form – auch dem bereits angesprochenen außenpolitischen Harmonisierungsinteresse entgegengestanden.

¹⁰⁴ Bürgermeister von Königswinter an die Katholische Kirchengemeinde in Königswinter, Königswinter, den 27.10.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 1638.

¹⁰⁵ Mitteilungsblatt des LVV Rheinland Nr. 13, 3. Jg., Bad Godesberg, den 26.10.1934, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319; zur Regulierung der Werbung im nationalsozialistischen Deutschland: BERGHOF, Reklame, insbesondere S. 82-109.

¹⁰⁶ LVV Rheinland, Rundschreiben, Bad Godesberg, den 14.11.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹⁰⁷ Siehe beispielsweise: FRESE, *Herausbildung*, S. 573.

Hinsichtlich der Werbebemühungen im Inland muss ein wenig differenziert werden, denn hier scheint sich der Werbestil wenigstens in Nuancen verändert zu haben. Neben der beschriebenen sozialpolitischen Funktion war als weiteres Ziel des innerdeutschen Fremdenverkehrs formuliert worden, dass auf diese Weise die deutschen „Volksgruppen“ einander besser kennen lernen und schneller zur angestrebten „Volksgemeinschaft“ zusammenwachsen sollten.¹⁰⁸ Diesem Ziel entsprechend gab es einige Ansätze, die deutsche Rheinlandwerbung in den Kontext der verschiedenen und jeweils besonderen deutschen Landschaften zu stellen. So wurde etwa 1935 nach italienischem Vorbild eine gastronomische Karte Deutschlands entworfen, in der die kulinarischen Spezialitäten der einzelnen Regionen verzeichnet wurden – dass in der diesbezüglichen Korrespondenz als Beispiel für ein regionales Spezialgetränk „*Kölner Altbier*“ genannt wurde, mag den informierten Leser amüsieren.¹⁰⁹ Außerdem wurde 1938 auf Initiative des Landesfremdenverkehrsverbands Rheinland eine Zeitschrift ins Leben gerufen, die mit einer Auflage von 10.000 Exemplaren, auf Kunstdruckpapier gedruckt einen „*äußerst gediegenen und vornehmen Eindruck*“ machen und durch „*große wirkungsvolle und werbeträchtige Fotos der rheinischen Landschaft [...] die Leser fesseln*“ sollte. Auch bei dieser Zeitschrift mit dem langen Titel „*Rheinland in Wort und Bild. Monatsschrift für Landschaft und Verkehr, Volkstum und Kultur im Rheintal, am Niederrhein, im Ruhrland, im Bergischen Land, im Siebengebirge, Siegtal und rheinischen Westerwald, in der Eifel, im Ahrtal, an der Mosel und Saar, im Hunsrück und an der Nahe*“ lässt sich zumindest ansatzweise der Versuch erkennen, die regionalen Besonderheiten stärker zu betonen.¹¹⁰ Zusätzlich zum gedruckten Werbematerial hielten auch Filme in zunehmendem Maße Einkehr in der Werbung für die Region. Zwar hatte es schon zur Weimarer Zeit die ersten Werbefilme gegeben, in den späten 30er Jahren verstärkte sich hier allerdings das Engagement. So wurden allein 1938 und 1939 vier Filme über die Region zur Aufführung gebracht: Der „Rheinland-Kulturtonfilm“, der auf Initiative des Landesfremdenverkehrsverbandes Rheinland von der Ufa gedreht worden war, sowie die von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV) gemachten Filme „Die Mosel“, „Frühling am Rhein“ und „Wir reisen an den

¹⁰⁸ FROMMANN, Reisen, S. 110f.

¹⁰⁹ LVV Rheinland, Rundbrief betr. Angabe von Spezialgerichten in den Orten der zum LVV Rheinland gehörenden Gebieten, Bad Godesberg, den 12.9.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹¹⁰ LFV Rheinland, Rundbrief, Bad Godesberg, den 19.11.1938, in: HStAD, RW 50-53-581.

Rhein“. Zudem wurde für 1939 durch den Landesfremdenverkehrsverband Rheinland ein Preisausschreiben für Schmalfilmamateure ausgeschrieben.¹¹¹

5.5. Ausgrenzung von Juden im mittelrheinischen Fremdenverkehr nach 1933

Da die Geschichte des Fremdenverkehrs insgesamt nur sehr geringe Aufmerksamkeit in der historischen Forschung gefunden hat, ist es wenig erstaunlich, dass das Thema der Ausgrenzung von Juden in diesem Zusammenhang noch überhaupt nicht betrachtet wurde. Hinzu kommt, dass hier historische Phänomene angesprochen sind, die nicht unmittelbar miteinander in Zusammenhang stehen. Dennoch stellt sich die Frage nach Berührungspunkten. Wenn als wesentlicher Aspekt des Fremdenverkehrs im nationalsozialistischen Deutschland mit Recht immer wieder die Ausweitung der Reisemöglichkeiten für einen großen Teil der Bevölkerung hervorgehoben wird, so darf die gleichzeitige Ausgrenzung von Juden aus dem Reiseverkehr nicht vergessen werden, denn dies war notwendigerweise eine Begleiterscheinung ihrer Verdrängung aus dem gesamten gesellschaftlichen Leben, ihrer Entwürdigung, bürgerlichen Entrechtung und Ermordung. Wenn es auch kein „Urlaubsverbot“ für Juden gab, waren sie seit 1933 Schritt für Schritt in ihren wirtschaftlichen und rechtlichen Handlungsmöglichkeiten so sehr eingeschränkt worden, dass „Urlaub“ immer weniger Bestandteil der jüdischen Lebenssituation im nationalsozialistischen Deutschland sein konnte. Zudem wurde ihnen auch ihre individuelle Bewegungsfreiheit genommen – das Verbot der Kraftfahrzeughaltung 1938, nächtliches Ausgehverbot und die Voraussetzung einer Sondergenehmigung für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln seit Kriegsbeginn markieren hierbei nur Etappen.¹¹²

Da zu keiner Zeit Statistiken über den Anteil von Juden im Fremdenverkehr geführt wurden – solche Daten hätten auch keinerlei Wert gehabt –, ist ihr Verschwinden aus dem Fremdenverkehr schwer bzw. gar nicht zu messen. Lässt sich somit die Verdrängung von Juden aus dem Fremdenverkehr weder in Bezug auf die „Angebots-“ (jüdische Hoteliers, Gastwirte o.ä.) noch die „Nachfrageseite“ (jüdische Reisende) quantifizieren, so steht dennoch außer Frage, dass sie parallel zu ihrer gesellschaftlichen Ausgrenzung schrittweise auch aus allen Bereichen des Fremdenverkehrs gedrängt wurden. Das gesichtete Quellenmaterial reicht nicht, um schlüssige Aussagen über „Arisierungen“ jüdischer Hotels und Pensionen treffen zu können. Hier bedürfte es spezieller Untersuchungen. Auf die

¹¹¹ LfV Rheinland, Rundschreiben Nr. XIV, Werbeprogramm des LfV Rheinland 1939, Bad Godesberg, den 6.12.1938, in: HStAD, RW 50-53-581.

¹¹² KWIET, Pogrom, S. 596ff.

Lage von jüdischen Reisenden können aber immerhin einige Rückschlüsse gezogen werden.

Für die Situation am Mittelrhein lassen sich hinsichtlich der Ausgrenzung von Juden aus dem Fremdenverkehr nur wenige Tendenzen nachweisen. Im Oktober 1934 machte der LVV Rheinland seinen Mitgliedern folgende Mitteilung:

„Einige Fremdenverkehrsorte und Hotels haben in der vergangenen Saison die Aufnahme von Nichtariern abgelehnt.

Um nun während des Reiseverkehrs im nächsten Jahre Rückfragen und Störungen, die durch unrichtige Auskünfte herbeigeführt werden, zu vermeiden, wird der Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder eine Liste derjenigen Orte und Hotels, die die Aufnahme von Nichtariern ablehnen, vertraulich den Auskunfts- und Reisebüros zur Kenntnis bringen, damit sie bei der Beratung der Reisenden auch über diese Frage unterrichtet sind.

Wir bitten daher alle unsere Mitglieder, uns umgehend, spätestens bis zum 5.11.d.Js., mitzuteilen, ob sie oder die in ihrem Ort ansässigen Hotels, Gaststätten usw. die Aufnahme von Nichtariern ablehnen. Gegebenenfalls bitten wir, uns eine namentliche Liste der Hotels ausstellen zu wollen.“¹¹³

Bemerkenswert ist die Mischung aus vorseilendem Gehorsam hinsichtlich antisemitischer Aktivitäten auf der Seite einiger Hoteliers, die offensichtlich sehr schnell „Nichtariern“ vom Tourismus ausschließen wollten, und den mäßigenden Lenkungsversuchen offizieller Stellen, die zumindest 1933/34 noch um eine vertrauliche Behandlung der Angelegenheit bemüht waren. Hier dürfte zum einen wiederum die bereits behandelte außenpolitische Maxime den Ausschlag gegeben haben, zum anderen konnte es natürlich auch nicht im Sinne von Kommunen und Verkehrsverbänden sein, durch lauten und aggressiven Antisemitismus gerade ausländische Touristen zu verschrecken. So galt es, Aufsehen zu vermeiden und die Informationen über die Ablehnung von „Nichtariern“ diskret weiterzugeben. Dabei wurde die Rechtmäßigkeit solcher Ausgrenzung nicht ansatzweise in Frage gestellt, vielmehr wurde das Anliegen verständnisvoll als Selbstverständlichkeit behandelt.

Ein Jahr darauf war die Situation ein wenig verändert, insofern die Verkehrsverbände weiterhin um Lenkung und Diskretion bemüht waren. Zwar stand immer noch die „Ruhe“ im Vordergrund, mit der die Sache behandelt werden sollte, es galt inzwischen aber als ak-

¹¹³ Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, Nr. 11, 3. Jg., Bad Godesberg, den 26.10.1934, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

zeptabel, sofern ein Ort geschlossen „judenfrei“ bleiben wollte, dies durch ein Plakat mit der Aufschrift „*Juden sind hier unerwünscht*“ auch öffentlich zu machen.¹¹⁴ Wenn ein Ort in dieser Sache nicht einheitlich vorging, sollte es keine Vielzahl an Aushängen geben. Stattdessen wurden die örtlichen Verkehrsbüros angewiesen, anfragende Juden diskret an die Häuser zu leiten, die bereit waren, sie aufzunehmen. Freilich ist diese Anweisung in zweierlei Hinsicht zu interpretieren: Zum einen ging es weiterhin um Diskretion, zum anderen konnte auf diese Weise auch gezielt Druck auf diejenigen Hoteliers ausgeübt werden, die sich nicht den antisemitischen Maßnahmen anschlossen.

Ob sich Fremdenverkehrsgemeinden im Mittelrheintal zu einer gemeinsamen Ablehnung jüdischer Gäste entschlossen, ließ sich nicht feststellen. Berichte aus anderen Regionen Deutschlands erwähnten schon frühzeitig entsprechende Maßnahmen. So wurde etwa in Bad Tölz, Bad Reichenhall, Garmisch-Partenkirchen und im bayrischen Hochland den Juden schon 1935 der Zutritt zu sämtlichen Kuranlagen verwehrt¹¹⁵ – eine Szenerie, wie sie auch in der bekannten Kurzgeschichte von Elisabeth Langgässer in bedrückender Weise bildlich festgehalten wurde mit der Schilderung der drei Arbeiter, die das Schild „*In diesem Kurort sind Juden unerwünscht*“ neben der Figur des gekreuzigten Christus am Ortseingang aufstellten.¹¹⁶

Hatte also zunächst die Ausgrenzung von Juden im Ermessen der einzelnen Gemeinden bzw. Hoteliers und Gastwirte gelegen, so wurde zumindest für Heilbäder und Kurorte 1937 durch erste offizielle Bestimmungen auch amtlich festgeschrieben, wie mit jüdischen Gästen umgegangen werden sollte. Die Richtlinie sah vor, dass Juden nur in Heilbädern zuzulassen seien, in denen die Möglichkeit bestehe, sie getrennt von den übrigen Kurgästen „*in jüdischen Kuranstalten, Hotels, Pensionen und Fremdenheimen oder dergl. unterzubringen*“. Allerdings wurde vorausgesetzt, „*daß in diesen Betrieben deutschblütiges weibliches Personal unter 45 Jahren nicht beschäftigt*“ war. Gemeinschaftseinrichtungen, die Heilzwecken dienten, waren für Juden aus „*Rücksicht auf die nichtjüdischen Kurgäste*“ nur mit zeitlicher und räumlicher Beschränkung zugänglich. Von allen anderen öffentlichen Einrichtungen, die keinen Heilzwecken dienten, konnten Juden weiterhin frei nach dem Ermessen der jeweiligen Kommunen ausgeschlossen werden.¹¹⁷ Damit blieb es Erho-

¹¹⁴ Mitteilungsblatt des LVV Rheinland, Nr. 16, 3. Jg., Bad Godesberg, den 12.9.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹¹⁵ Sopade 2, Nr. 8 (August 1935), A 29f.

¹¹⁶ ELISABETH LANGGÄSSER: Saisonbeginn (1947), in: Dies.: Erzählungen, Hamburg 1964, S. 320-324.

¹¹⁷ Reichsfremdenverkehrsverband an die Landesfremdenverkehrsverbände und Bäderreferenten, Berlin, den 29.12.1937, in: HStAD, RW 50-53-583.

lungsorten, die nicht den Status eines Bades oder Kurortes hatten, weiterhin überlassen, wie sie mit jüdischen Besuchern umgingen. Ihnen wurde eine Regelung durch individuelle Satzungen empfohlen.

Spätestens bis 1938 waren Juden vom öffentlichen Leben aber ohnehin derartig ausgeschlossen, dass sich die Angelegenheit schon auf diese Weise für die Fremdenverkehrsgemeinden erledigt hatte. In Godesberg berichtete die Kurverwaltung 1938, dass man Anfragen von Juden bis dahin einfach unbeantwortet gelassen hatte und *„in vereinzelt Fällen, in denen jüdisch aussehende Ausländer die Heilmittel in Anspruch nahmen, [...] entsprechend einer mündlich gegebenen Anweisung von einer Nachprüfung der Rassenzugehörigkeit [...] abgesehen“* hätte. Im übrigen hielt man eine gesonderte Satzung für jüdische Gäste für überflüssig, da schon *„seit Jahren“* keine Juden mehr beim Verkehrsamt für die Benutzung von Bädern oder sonstigen Heilmitteln vorstellig geworden seien.¹¹⁸

Das wenige vorliegende Material reicht sicher nicht, um detailliert eine Entwicklung – etwa eine Radikalisierung – im Umgang mit Juden im mittlrheinischen Fremdenverkehr nachzuzeichnen. Tendenzen können aber angedeutet werden, zumal die anhand der Quellen entwickelten Befunde sich zu den Phasen der antisemitischen Radikalisierung in Deutschland nach 1933 relativ kongruent verhalten.

5.6. Erscheinungsbild und Wandel des Fremdenverkehrs in den 30er Jahren

5.6.1. Der mittlrheinische Fremdenverkehr in Zahlen

Einschub: Probleme der Statistik

Durch die Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über den Reichsausschuss für Fremdenverkehr vom 27. April 1936 erließ der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda eine zwangsweise Durchführung der Fremdenverkehrstatistik.¹¹⁹ Damit war ein von den Verkehrsverbänden schon lange geäußerter Wunsch umgesetzt worden. Denn nur auf Grundlage zuverlässigen Datenmaterials war es möglich, gezielte fremdenverkehrspolitische Maßnahmen durchzuführen und die Gestaltung von Werbung und Angebot an den Bedürfnissen der Nachfrage zu orientieren. Trotzdem kann aus verschiedenen Gründen erst für die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg auf wirklich zuverlässiges statistisches Material zurückgegriffen werden. Zum einen nahm die Umset-

¹¹⁸ Kurverwaltung Bad Godesberg an den Bürgermeister, Bad Godesberg, den 15.7.1938, in: StAB, Go 1563.

¹¹⁹ Reichsgesetzblatt 1936, Teil I, S. 404, insb. §§ 3-6; hierzu auch: Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte 32 (1937), S. 416f.

zung der Verordnung einige Zeit in Anspruch – noch 1938 klagte der Berichterstatter im Statistischen Jahrbuch Deutscher Städte darüber, dass „*die Ergebnisse [...] bei einer Reihe von Städten noch unvollständig und teilweise geschätzt*“ seien¹²⁰. Zum anderen veränderten sich die Erhebungsmuster immer wieder. Beispielsweise blieb lange unklar, welche Fremden in die Statistik einbezogen werden sollten, ob etwa ortsfremde Kranke in den Krankenhäusern und Kliniken dazuzuzählen waren oder nicht, wodurch die Zahlen der verschiedenen Jahre nur unter größtem Vorbehalt miteinander vergleichbar sind.¹²¹ Zudem war die allgemein gültige Fremdenverkehrsstatistik erst so spät eingeführt worden, dass für die Friedensjahre ein Trend ohnehin bestenfalls angedeutet werden kann. Als die Einführungsschwierigkeiten überwunden waren, waren die Verhältnisse durch den ausgebrochenen Krieg vollständig verändert.

Auch aus Gründen, die nicht mit der Umstellung der Statistik zusammenhängen, ist eine Interpretation des Zahlenmaterials nur ansatzweise möglich. Denn letztlich steht hinter jeder Ziffer eine Vielzahl von individuellen Reiseentscheidungen, -motivationen oder -hindernissen, die im Einzelnen nicht nachvollzogen werden können. Wie vielfältig ein Erklärungsversuch der Ab- oder Zunahme der Reiseintensität verschiedener Nationalitäten sein kann, zeigt beispielsweise ein Blick in die Berichte des Verkehrsamtes von Königswinter: 1934 war eine deutliche Steigerung des Fremdenverkehrs festzustellen, die man vor allem auf die zahlreichen Engländer zurückführte.¹²² Im darauf folgenden Jahr beklagte das Verkehrsamt eine leicht rückläufige Entwicklung bei den Übernachtungszahlen, erklärte den starken Rückgang von belgischen und niederländischen Besuchern mit dem schlechten Wetter, während gleichzeitig eine – nicht erklärte – Verdoppelung der englischen Gäste registriert wurde.¹²³ 1936 wurden die Olympischen Spiele dafür verantwortlich gemacht, dass Ausländer in größerem Maße angezogen wurden, während deutsche Besucher statt an den Rhein lieber nach Berlin fuhren.¹²⁴ 1937 versuchte man den leichten Rückgang der ausländischen Reisenden mit der Konkurrenz durch die Krönungsfeiern in England, der Pariser Weltausstellung und der Düsseldorfer Ausstellung „Schaffendes Volk“, zu der viele Niederländer gereist sein sollen, zu erklären.¹²⁵

¹²⁰ Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte 33 (1938), S. 465.

¹²¹ Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte 32 (1937), S. 417; BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 75.

¹²² Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 4, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹²³ Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Bericht über die Zeit vom 1.4. bis 1.10.1935, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹²⁴ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht für das erste Halbjahr 1936, S. 6ff., in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹²⁵ Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Bericht über die Zeit vom 1.4. bis 30.9.1937, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

Es wird deutlich, wie wenig selbst eine Vielzahl an Details eine handhabbare Aussage über das Reiseverhalten ermöglicht, denn letztlich behalten auch die Details spekulativen Charakter: Es ist beispielsweise nur zu vermuten, nicht aber zu beweisen, dass 1937 tatsächlich viele Engländer wegen des Thronjubiläums auf eine Reise an den Rhein verzichteten. Genauso gibt es kaum plausible Anhaltspunkte dafür, warum 1936 die Olympiade in Berlin Ausländer an den Rhein gelockt haben soll, während im Jahr darauf die große Ausstellung in Düsseldorf kein Publikumsmagnet, sondern eine schädigende Konkurrenz für den Mittelrhein gewesen sein soll. Daran zeigt sich, dass man beim Umgang mit dem Zahlenmaterial viele interpretatorische Bezüge herstellen kann, die in ihrem Erkenntniswert jedoch nicht überschätzt werden dürfen.

Trotz der angesprochenen Schwierigkeiten liegen für einige mittelrheinische Fremdenverkehrsorte durchgehende Zahlen vor, die wenigstens ansatzweise interpretierbar sind. In den amtlichen Statistiken finden sich Zahlen für Köln, Bonn, Königswinter und Koblenz. Darüber hinaus enthält eine wissenschaftliche Arbeit von 1951, deren Verfasser Zugriff auf heute nicht mehr verfügbares Material hatte, weitere Angaben zu kleineren Orten des Mittelrheins, allerdings ohne differenzierte Zählungen des ausländischen Reiseverkehrs.¹²⁶ Die Zahlen von Köln, Königswinter, Koblenz und einer Auswahl kleinerer Fremdenverkehrsgemeinden zeigen deutliche Besonderheiten der Entwicklung auf, wobei sich hinter den Zahlenreihen der einzelnen Städte natürlich sehr unterschiedliche Arten von Tourismus verbergen.¹²⁷

Eine große Stadt wie Köln hatte eine deutlich andere Fremdenverkehrsstruktur als die kleinen Gemeinden wie Andernach, Boppard oder Königswinter, in denen der hier zu untersuchende, typische, mittelrheinische Fremdenverkehr stattfand. Dennoch fällt über den zugrunde gelegten Zeitraum hinweg betrachtet ein bemerkenswert ähnlicher Verlauf des Reiseverkehrs ins Auge. Während noch zu Beginn der 30er Jahre die Fremdenmeldungen in allen betrachteten Orten anstiegen, fielen sie im Laufe der Wirtschaftskrise spätestens 1931/32 rapide ab, in Königswinter waren die Zahlen schon ein Jahr früher rückläufig. Lediglich Andernach scheint eine Ausnahme zu bilden, was jedoch aufgrund der fehlenden durchgehenden Zählung nicht genauer aufgeschlüsselt werden kann. Zwischen

¹²⁶ BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 73ff. Böttcher konnte auf umfangreiches Material des Landesverkehrsverbands Rheinland zurückgreifen, das inzwischen – nach Auskunft der heutigen Geschäftsführung sowie des Archivamtes Brauweiler – verschollen, wahrscheinlich vernichtet ist.

¹²⁷ Siehe hierzu die Tabellen AIVa, AIVb, AIVc, AIVd im Anhang.

1933/34 und 1934/35 stieg der Fremdenverkehr wieder erheblich an, um kurz vor bzw. mit Beginn des Krieges wieder drastisch abzufallen.

Auffallend sind die Besonderheiten des Reiseverkehrs ausländischer Besucher, der am Mittelrhein besonders umfangreich war. Während der Anteil der Ausländer am gesamten Fremdenverkehr im Durchschnitt der deutschen Fremdenverkehrsgemeinden bei maximal 11,5% (1936) lag, war er in Köln, Koblenz und Königswinter mit maximal 31,1% (Köln 1937/38), 33,1% (Koblenz 1937/38) und 28,4% (Königswinter 1936/37) deutlich höher.¹²⁸ Da außer für die genannten drei Städte keine durchgehenden Zahlen zu ausländischen Reisenden am Mittelrhein vorliegen, ist nicht nachweisbar, wohl aber davon auszugehen, dass der Anteil an Ausländern im mittelrheinischen Fremdenverkehr insgesamt auch in den 30er Jahren so außerordentlich hoch war, wie es bereits im 19. Jahrhundert der Fall gewesen war. Deswegen war es für die Situation des mittelrheinischen Fremdenverkehrs durchaus relevant, dass der ausländische Reiseverkehr gegenüber den Auf- und Abschwüngen der deutschen Gästezahlen durchweg Verschiebungen aufzuweisen hatte: Die Zahl der ausländischen Reisenden stieg nach der Wirtschaftskrise gegenüber den deutschen Besuchern durchweg etwa ein Jahr später wieder an und fiel wiederum durchgängig ein Jahr früher wieder ab. Worauf kann dies zurückgeführt werden?

Allgemein scheint Reiseverkehr aus dem Ausland sensibler zu sein, als derjenige inländischer Reisender. Nicht nur die wirtschaftliche Situation der einzelnen Reisenden, sondern auch der Aspekt des sozialen Friedens in der Zielregion ist besonders für den Verkehr ausländischer Reisender von großer Bedeutung. *„Eines ist sicher, je geregelter die politischen und je besser die polizeilichen Verhältnisse in einer Stadt und in einem Lande sind, desto eher ist ein Zustrom von Reisenden zu erwarten“*, hatte hierzu schon 1929 der ehemalige Berliner Polizeipräsident und Preußische Innenminister Albert Grzesinski geschrieben.¹²⁹ So dürfte der Rückgang der ausländischen Besucherzahlen 1932/33 auf die ökonomische Krisensituation ebenso zurückzuführen sein wie auf die politischen Unruhen in Deutschland, von denen im Ausland durchaus Notiz genommen wurde. Somit hätte man eigentlich nach 1933 aufgrund der Rückkehr von anscheinend geordneten Verhältnisse in Deutschland einen Wiederanstieg der ausländischen Besucherzahlen erwarten können. Jedoch waren es gerade die für „Ordnung“ sorgenden Nationalsozialisten, die durch ihre antisemitischen Ausschreitungen und ihr Vorgehen gegen politische Gegner gleich nach der Machtübernahme viele Ausländer verschreckten und im Ausland für Empörung und

¹²⁸ Eigene Berechnungen nach den vorliegenden Tabellen (AIVa, AIVb, AIVc, AIVd).

¹²⁹ GRZESINSKI, Polizei, S. 332.

Irritationen sorgten.¹³⁰ Als aber in den folgenden Jahren wieder wirtschaftliche Stabilisierung, politische Ruhe und eine scheinbare Harmonisierung einkehrten, reisten immer mehr ausländische Besucher an den Rhein – allen voran die Niederländer und Engländer gefolgt von den US-Amerikanern. Differenzierte Zahlen liegen für Köln und Koblenz vor: In Köln hatten die Engländer zwischen 1932 und 1938 einen durchschnittlichen Anteil von 26,5% unter den ausländischen Gästen, die Niederländer 24,35% und die US-Amerikaner 12,53%. In Koblenz lag der Anteil der Engländer bei 21,04%, der Niederländer bei 35,48% und der US-Amerikaner bei 6,6%.¹³¹ Dabei steigerte sich in beiden Städten 1936 und 1937 der englische Reiseverkehr in ganz besonderem Maße, was mit den zeitgenössischen Beobachtungen, die an anderer Stelle schon angesprochen wurden, übereinstimmt. Abgesehen davon, dass das Rheinland schon traditionell als Reisegebiet über eine große Anziehungskraft verfügte und Deutschland generell durch die Registermark und die erheblichen Fahrpreisermäßigungen für Ausländer auch ein sehr billiges Reiseland war, profitierte die Region auch von Großereignissen, die Ausländer an den Rhein lockten. So kamen nach Einschätzung des Verkehrsamtes von Königswinter beispielsweise 1934 etliche Menschen aus dem Ausland nach Deutschland, um die Passionsspiele in Oberammergau zu erleben, was auch die Orte am Mittelrhein zu spüren bekamen, da diese von vielen als Durchgangsstation genutzt wurden. 1936 war es die Olympiade, die als punktuell herausragendes Ereignis für ein starkes Ansteigen des Ausländerverkehrs verantwortlich war.¹³² Während viele potentielle deutsche Gäste dem Rhein fernblieben und stattdessen in Berlin bei den Spielen ihre freien Tage verbrachten, nutzten viele Ausländer ihren Deutschlandaufenthalt, um auch den Rhein zu besuchen. Insofern ist es verständlich, wenn der Verkehrsverband hinsichtlich des Ausländerreiseverkehrs 1935 angesichts des Fehlens eines vergleichbaren Großereignisses als ein „*totes Jahr*“ bezeichnete und die Werbung in England besonders intensiviert, um diesem entgegenzuwirken.¹³³

Der schlagartige Rückgang der Besucherströme aus dem Ausland, v.a. aus England und den USA fällt in direkten Zusammenhang mit der Verschärfung der außenpolitischen Situation ab 1938. Hier zeigte sich erneut, wie sensibel der Ausländerreiseverkehr auf politische Entwicklungen reagierte und schon ein Jahr vor dem Reiseverkehr der Deutschen

¹³⁰ Siehe hierzu die Kapitel 5.3. und 5.5.

¹³¹ Eigene Berechnungen nach: Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte 28/1933, S. 522; 29/1934, S. 359; 30/1935, S. 417; 31/1936, S. 413; 32/1937, S. 428; 33/1938, S. 478; 34/1939, S. 449.

¹³² Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹³³ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

zurückging. Während deutsche Reisende noch im Sommer 1939 in großer Zahl am Mittelrhein unterwegs waren, stellte die Kölner Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Monate vor Kriegsbeginn fest: „Der Verkehr aus dem Ausland fehlte fast völlig“.¹³⁴

Tabelle VI: Fremdenübernachtungen in Deutschland insgesamt 1934-1939 (in Mio.) (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Übernachtungen ges.	244	280 (+14,75%)	325 (+16,07%)	364 (+12%)	371 (+1,92%)	355 (-4,31%)
davon Deutsche	226	258 (+14,16%)	294 (+13,95%)	336 (+14,29%)	346 (+2,98%)	339 (-2,02%)
davon Ausländer	18	22 (+22,22%)	31 (+40,91%)	28 (-9,68%)	25 (-10,71%)	16 (-36%)
Anteil der Ausländer	7,38%	7,86%	9,54%	7,69%	6,74%	4,51%

* Zahlen zusammengestellt nach: Menges, Wachstum, S. 209; eigene Berechnungen der Prozentangaben.

Der für den mittelrheinischen Fremdenverkehr beschriebene Verlauf mitsamt der besonderen Verschiebung des ausländischen Reiseverkehrs ist nahezu deckungsgleich mit dem Verlauf der Fremdenziffern in ganz Deutschland. Die Besonderheit der Situation am Mittelrhein bestand zum einen, wie oben bereits angesprochen wurde, in dem hohen Anteil der ausländischen Gäste, der etwa dreimal so hoch lag wie im Durchschnitt der übrigen deutschen Fremdenverkehrsgemeinden. Zum anderen waren am Mittelrhein die Übernachtungen pro Fremdenmeldung deutlich niedriger als im übrigen Reich. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lag in Köln und Koblenz durchweg bei etwa 1,6 bzw. 1,5 Tagen; in Königswinter war die Aufenthaltsdauer mit etwa 2,6 Tagen deutlich höher. Womöglich zeigt sich hier die Differenz des Reiseverkehrs in der Stadt und des Erholungsreiseverkehrs in typische Fremdenverkehrsgemeinden. Andererseits spricht dagegen, dass in den ebenfalls sehr kleinen Fremdenverkehrsgemeinden Rüdesheim und St. Goar die durchschnittliche Aufenthaltsdauer unter zwei Nächten lag (1,26 bzw. 1,97).

Signifikant ist auf jeden Fall, dass die Aufenthaltsdauer am Mittelrhein offensichtlich deutlich unter derjenigen lag, die in den deutschen Fremdenverkehrsgemeinden durchschnittlich bei etwa 4,5 Tagen lag. Allerdings wurden bei letztgenannten wahrscheinlich die Kurorte mitgezählt, die vom Charakter des dortigen Angebots naturgemäß eine längere Aufenthaltsdauer hatten. Am Mittelrhein ist das etwa bei den Zahlen für Bad Godesberg und Honnef nachvollziehbar, die im selben Zeitraum bei durchschnittlich 4,16 bzw. 5,27

¹³⁴ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1939, Köln im April 1940, S. 1, in: StAD, VII 1967.

lagen.¹³⁵ Da das Kurwesen jedoch ein eigenständiges Thema ist, das die Betrachtung des Fremdenverkehrs nur am Rande berührt, soll dies hier nicht weiter vertieft werden.

Zuletzt soll noch ein Blick auf den saisonalen Verlauf des Beispieljahres 1938 geworfen werden.

Tabelle VII: Der saisonale Verlauf – Übernachtungen in Köln, Koblenz und Königswinter 1938 (Anteil des Monats am gesamten Jahr)*

	Köln	Koblenz	Königswinter
Januar	45.902 (5,95%)	5.764 (2,59%)	626 (0,53%)
Februar	55.427 (7,18%)	6.295 (2,82%)	967 (0,81%)
März	53.391 (6,92%)	7.116 (3,19%)	1.953 (1,64%)
April	54.638 (7,08%)	13.865 (6,22%)	8.201 (6,9%)
Mai	62.428 (8,09%)	17.001 (7,63%)	8.764 (7,37%)
Juni	67.470 (8,74%)	30.264 (13,58%)	14.758 (12,42%)
Juli	85.856 (11,12%)	42.024 (18,85%)	21.690 (18,25%)
August	92.811 (12,02%)	46.985 (21,08%)	25.226 (21,22%)
September	76.730 (9,94%)	25.210 (11,31%)	31.139 (26,2%)
Oktober	71.086 (9,21%)	14.033 (6,3%)	3.665 (3,08%)
November	55.256 (7,16%)	8.815 (3,96%)	837 (0,7%)
Dezember	50.956 (6,6%)	5.540 (2,49%)	1.045** (0,88%)

* Zahlen zusammengestellt nach Böttcher, Fremdenverkehr, Anhang VII; eigene Berechnungen.

** einschließlich Aegidienberg und Ittenbach.

Hier wird sehr deutlich, wie die saisonale Abhängigkeit mit sinkender Ortsgröße stieg. Gemessen an den Übernachtungszahlen konzentrierte sich der Reiseverkehr in der typischen, kleinen, mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinde Königswinter auf die Monate des Sommerhalbjahres von April bis September, wobei der Schwerpunkt v.a. auf den Monaten Juli, August und September lag, in denen allein fast zwei Drittel aller Übernachtungen stattfanden. Die stärksten Besucherzahlen waren im September zu verzeichnen, in dem die Winzerfeste für den letzten Höhepunkt der Saison sorgten.

In den beiden größeren Städten Koblenz und Köln hingegen waren die saisonalen Schwankungen deutlich geringer. Vor allem in Köln war die Zahl der Übernachtungen im

¹³⁵ Zahlen zusammengestellt nach: BÖTTCHER, Fremdenverkehr, Anhang VIc; eigene Berechnungen.

besten Monat August gerade mal doppelt so hoch wie die des schlechtesten Monats Januar. Die Situation in Koblenz lag ungefähr zwischen der extremen saisonalen Schwankung in Königswinter und der gemäßigten Zunahme der Kölner Übernachtungszahlen in den Sommermonaten. Die Ursache hierfür liegt natürlich in der Charakteristik des großstädtischen Reiseverkehrs und des Vergnügungs- oder Erholungsreiseverkehrs, der v.a. in den typischen kleinen Fremdenverkehrsgemeinden stattfand. In einer Großstadt wie Köln dürften schon immer unter den Übernachtungsgästen zahlreiche Geschäftsreisende gewesen sein, die unabhängig von der touristischen Saison unterwegs waren. Zudem hatte eine solche Stadt auch wetterunabhängige, kulturelle Attraktionen zu bieten, so dass auch im Winter Gäste mit touristischem Interesse kamen, während Königswinter, Rüdesheim oder andere mittelrheinische Fremdenverkehrsgemeinden für den Tourismus so gut wie geschlossen waren. Auch wenn diese Aussage mangels statistischen Materials außer für Königswinter für keine der übrigen kleinen mittelrheinischen Orte quantifiziert werden kann, geht das saisonale Gefälle zwischen Sommer und Winter deutlich aus den Berichten der einzelnen Verwaltungen, Verkehrsvereine oder Verbände oder auch daraus hervor, dass die Dampfschiffahrtsgesellschaften seit ihrem Bestehen von Oktober bis März ihren Personenfahrbetrieb einstellten.

Somit steht fest, dass der Tourismus in den kleinen mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden auf die Sommersaison beschränkt war – eine Besonderheit, die sich bis heute fortsetzt.

In quantitativer Hinsicht ist der grobe Rahmen gesteckt: Der Auf- und Abschwung der Fremdenziffern im Laufe der 30er Jahre, die Verschiebung der Kurve beim Reiseverhalten der ausländischen Gäste, die besondere Bedeutung der Ausländer am Mittelrhein und die charakteristischen saisonalen Verläufe in den verschiedenen Städten bzw. Fremdenverkehrstypen. Jedoch ist damit nur wenig über den Charakter des touristischen Verkehrs am Mittelrhein in den Jahren des Nationalsozialismus ausgesagt, zumal in den vorgestellten, amtlichen Zahlen nicht der Tagesausflugsverkehr enthalten ist, der den verschiedenen Berichten der Kommunen und Verbände zufolge seit 1934 in exorbitanter Weise zunahm. Eine Annäherung an solche qualitativen Aspekte des Reise- und Freizeitverhaltens am Mittelrhein kann versucht werden, indem man einen Blick auf den Autoverkehr wirft.

5.6.2. Qualitative Veränderungen des Reisens

5.6.2.1. Der Autoverkehr

„Hitlers Autobahnen“ sind eine der zählebigsten Legenden, die über die technischen Leistungen des nationalsozialistischen Deutschland kolportiert wurden.¹³⁶ Dabei wird zum einen verfälscht, dass die ersten Autobahnen schon in den 20er Jahren entstanden waren – mit dem Bau der Berliner „AVUS“ war sogar schon 1913 begonnen worden. Zweitens steht die Legende in der Tradition der propagandistischen Wirkung, die mit dem Autobahnbau verfolgt worden war, und verkennt dabei, dass es sich beim Straßenbau und der Förderung des Kraftfahrzeugbaus keineswegs um ein vorwiegend ziviles Projekt handelte, sondern in erster Linie um ein mit militärisch-strategischen Interessen verbundenes Ziel nationalsozialistischer Politik.

Vor dem Hintergrund dieser politischen Motivation wurde der Kraftfahrzeugverkehr zu einem wichtigen Thema im nationalsozialistischen Deutschland. Der Bestand an Kraftfahrzeugen nahm zwischen 1933 und 1939 auch im Vergleich zu anderen europäischen Ländern außerordentlich zu.¹³⁷ 1938 waren in Deutschland etwa 2,5 mal so viele PKW und LKW zugelassen wie 1933, die Menge der Autobusse und Krafträder hatte sich im selben Zeitraum um mehr als 80% gesteigert.

Tabelle VIII: Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland 1933-1938*

	1933	1934	1935	1936	1937	1938
PKW	510.919	661.773	795.775	945.085	1.108.433	1.305.608
Autobusse	11.390	12.750	13.952	15.567	17.294	20.792
LKW	155.219	191.715	244.258	269.581	320.016	381.096
Kräder	852.776	983.994	1058.656	1.184.081	1.327.189	1.582.872

* Angaben aus: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1934, S. 169; 1936, S. 173; 1937, S. 185; 1939, S. 231.

Trotz dieser großen Zunahme an Kraftfahrzeugen vergrößerte der intensive Autobahnbau der 30er Jahre das Straßennetz in einer Weise, die in keinem sinnvollen Verhältnis zu der tatsächlichen Verbreitung von privat oder gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen stand.¹³⁸

In der Diktion der NS-Propaganda und in vielen publizistischen Auseinandersetzungen mit dem Thema wurden die neuen Straßen angepriesen als Bahnen, die das „Autowandern“ ermöglichen sollten, bzw. als Reisewege in die deutschen Erholungslandschaften.¹³⁹

¹³⁶ Zur sachlichen Auflösung dieser Legende sehr knapp und gut: HERMANN WEIB: Autobahnen, in: Benz, Legenden, S. 40-43; ausführlich und informativ zum Thema, allerdings mit einigem marxistisch-ideologischem Ballast beladen: LÄRMER, Autobahnbau; siehe außerdem neuerdings: KOSHAR, Germans.

¹³⁷ LÄRMER, Autobahnbau, S. 105-113.

¹³⁸ SCHÜTZ, Zeitlosigkeit, S. 78ff.

¹³⁹ Ebenda, S. 85.

Im Rheinland war bereits 1932 zwischen Köln und Bonn die erste Autobahn fertiggestellt worden, die in einem Auto-Reisebuch angepriesen wurde als „*breite Autostraße mitten durch blühende Felder*“.¹⁴⁰ 1936 wurde mit dem Bau der rechtsrheinischen Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt – der heutigen A3 – begonnen, wodurch das Rheintal eine bessere Anbindung an die großen Autostraßen bekam.¹⁴¹ Dies dürfte besonders für den intensivierten touristischen Busverkehr eine Erleichterung gewesen sein. Das Ausmaß des Autoverkehrs betreffend verkündete die Frankfurter Zeitung über den Pfingstverkehr 1939, dass auf der Autobahn Köln-Düsseldorf alle vier Sekunden ein Kraftwagen passiert sei und allein auf dieser Strecke insgesamt rund 20.000 Fahrzeuge an einem Tag unterwegs gewesen seien.¹⁴² Sicherlich kann von einer den gesellschaftlichen Alltag prägenden Massenmotorisierung erst für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gesprochen werden. Dennoch zeugte die Schilderung des erwähnten Artikels von einer spürbaren Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs, auch wenn der Artikel womöglich euphorisch übertrieben hat und sich hier die Ausnahme des Pfingstwochenendes und nicht das alltägliche Bild des Kraftfahrzeugverkehrs der 30er Jahre widerspiegelte.

Es sind kaum direkte Anzeichen dafür zu finden, dass sich der Autoverkehr in den 30er Jahren qualitativ oder quantitativ wesentlich veränderte. Das ist umso erstaunlicher, als er in den 20er Jahren noch als große – von vielen auch als störend empfundene und abgelehnte – Neuheit wahrgenommen worden war. Die einzige vorliegende Verkehrszählung zeigt für die Pfingstwochenenden im Siebengebirge zwischen 1933 und 1936 keinen Trend an, wobei solche Zählungen natürlich durch ihren punktuellen Charakter besonders wetterabhängig und somit in ihrer Aussagemöglichkeit ohnehin sehr eingeschränkt sind. In Königswinter wurden an den Pfingstwochenenden 1933 bis 1936 bei starken Schwankungen jeweils zwischen 8.000 und 12.500 Kraftwagen, 3.300 und 4.300 Motorräder und 10.000 und 12.000 Fahrräder gezählt.¹⁴³ Im Zusammenhang mit diesen Zählungen war ähnlich wie in den 20er Jahren weiterhin die Rede vom „*riesigen Verkehr am Rheinufer*“¹⁴⁴, der allerdings nicht mehr als Problem angesprochen wurde. Bemerkenswert ist, dass Beschwerden über den Autoverkehr, wie es sie in den 20er Jahren so zahlreich gege-

¹⁴⁰ EDSCHMIDT, Auto-Reisebuch, S. 73.

¹⁴¹ „Nach dem wirtschaftlichen Niedergang 1933...“, Erinnerungsbericht ohne Angabe zu Autor, Ort und Datum (Königswinter ca. 1938/39), in: StAKw, Bestand Königswinter 792; HAJDU, Königswinter, S. 32; JUNG, Köln, S. 390; MAAS, Fremdenverkehr, S. 26.

¹⁴² SCHÜTZ, Zeitlosigkeit, S. 81.

¹⁴³ Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1936 der Stadt Königswinter, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁴⁴ Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1936 der Stadt Königswinter, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

ben hatte, in den 30er Jahren kaum noch vorkamen. Da der Autoverkehr in der Zeit sicher nicht zurückgegangen sondern eher gestiegen ist, kann dies nur darauf zurückzuführen sein, dass möglicherweise an bestimmten Stellen die Verkehrsführung entschärft wurde, vor allem aber dürften die mangelnden Beschwerden mit der zwischenzeitlichen Gewöhnung der Menschen an Verkehrslärm und -gefährdung zusammenhängen – dabei mag erstaunen, wie schnell eine solche Routine eintrat.

Geht man also davon aus, dass die Klagen über den Kraftfahrzeugverkehr in den 30er Jahren so gering waren, weil man sich im Rheintal an das Verkehrsaufkommen gewöhnt hatte, so kann dies auch damit zusammenhängen, dass sich der Tagesausflugsverkehr ganz erheblich steigerte und immer mehr zur Selbstverständlichkeit wurde.

5.6.2.2. Die Zunahme des Tagesausflugsverkehrs

Durch den Wandel des Freizeit- und Reiseverhaltens nach dem Ersten Weltkrieg hatte sich schon während der Weimarer Zeit ein großer Bedarf an günstigen Gruppenreisen und Tagesausflügen auch für weniger begüterte Bevölkerungsschichten herausgebildet. Dabei rückte offensichtlich der Vergnügungscharakter gegenüber dem Erholungsziel immer mehr in den Vordergrund. Diesem Zeitgeist entsprechend hatte Carl Degener schon 1932 in seinem neu eröffneten Reisebüro als erster deutscher Reiseveranstalter in großem Stil „*Volksreisen für den kleinen Mann*“ mit dem Werbeargument „*billige Reisekosten und viel Remmidemmi*“ angeboten.¹⁴⁵ In ähnlicher Weise erkannte auch der LVV Rheinland die neuen Bedürfnisse und diskutierte 1933 erstmals, sich in den Werbeprospekten durch entsprechende Informationen speziell an Kegelclubs zu wenden.¹⁴⁶

Die Problematik der mangelnden Quantifizierbarkeit der Entwicklung des Ausflugsverkehrs wurde bereits hinreichend angesprochen. Einen Anhaltspunkt bieten die Zahlen der beförderten Personen der Rheinschiffahrt, deren Verlauf sehr genau dem beschriebenen Trend entspricht, wonach man von einer steten Aufwärtsentwicklung bis 1937 und einem drastischen Rückgang nach 1939 sprechen kann.

¹⁴⁵ GRÖPER, Tourist, S. 16.

¹⁴⁶ Rheinischer Verkehrsverband, Bad Godesberg, Mitteilungen, den 31.10.1933, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2593.

Tabelle IX: Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft 1934-1940*

	Fahrgäste
1934	2.160.500
1935	2.457.500
1936	2.632.587
1937	2.862.819
1938	2.717.967
1939	2.607.931
1940	1.096.228

* zusammengestellt nach den Geschäftsberichten der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein 1934-1940, in: StAD, VII 1967.

Die verstreuten Berichte über den Tagesausflugsverkehr zeigten sich überwiegend positiv über den Verlauf ab 1934. In Bonn wurden 1934 208 Reisegesellschaften gezählt, während in den beiden Jahren zuvor lediglich 35 jährlich die Stadt besucht hatten.¹⁴⁷ Auch ohne nähere Zahlenangaben geht aus den verschiedenen Berichten eine erhebliche Zunahme der Tagesausflüge nach 1933/34 hervor. In Godesberg hatte sich 1935 der Kurdirektor noch über die ständige Zunahme des Tagesverkehrs, v.a. mit Autobussen, gefreut¹⁴⁸ – zwei Jahre später wurde der riesige Fremdenverkehrsbetrieb bereits zu einem Problem, da die Hotels und Restaurants nicht mit ausreichenden Mengen Fleisch versorgt waren und einige Anbieter vorübergehend sogar schließen mussten.¹⁴⁹ Vom Drachenfels wurde im Juli 1938 berichtet, dass „*innerhalb einer einzigen Woche etwa 27.000 Schulkinder*“ den Berg besucht hätten, weswegen dringend darum gebeten wurde, dass an „*Schönwettertagen*“ mindestens ein Polizeibeamter vor Ort für den reibungslosen Ablauf des Verkehrs sorgen solle.¹⁵⁰

Am Rande sei die Kuriosität erwähnt, dass die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Ziel der Förderung des für sie existentiell wichtigen Tagesausflugsverkehrs einem ungewöhnlichen Problem entgentreten musste, als sie sich 1935 darum bemühte, auf die Wettervorhersage Einfluss zu nehmen, da durch schlechte Prognosen häufig das Ausflugsverhalten der Bevölkerung negativ beeinflusst worden sei. Mit Hilfe des Düsseldorfer Bürgermeisters bat man beim Reichssender Köln „*um eine den Verkehrsinteressen mehr dienende Formulierung der Wetterdurchsage*“ und bekam letztlich sogar

¹⁴⁷ Verwaltungsbericht der Stadt Bonn 1934, in: StAB, Pr 13/140.

¹⁴⁸ Der Kurdirektor von Bad Godesberg an den Bürgermeister, Bad Godesberg, den 23.9.1935, in: StAB, Go 1562.

¹⁴⁹ Der Bürgermeister von Bad Godesberg an den Viehwirtschaftsverband in Bonn, Bad Godesberg, den 21.5.1937, in: StAB, Go 1563.

¹⁵⁰ Der Regierungspräsident von Köln an den Bürgermeister von Königswinter, Köln, den 26.7.1938, in: StAKw, Bestand Königswinter 83.

die Zusage des dafür zuständigen Luftfahrtministeriums, „*dass die Wetterberichte der Flugwetterwarte Köln mehr auf die Belange der Verkehrsinteressen abgestellt werden*“. ¹⁵¹

Dass bei der Zunahme des Ausflugsverkehrs die Angebote der KdF-Organisation eine wichtige Rolle spielten, wurde bereits erwähnt. Auch am Mittelrhein wurde schon 1934 die insgesamt erhebliche Zunahme des Reiseverkehrs in erster Linie auf die KdF-Reisen zurückgeführt. ¹⁵² KdF hatte aber nicht nur großen Anteil an der quantitativen Steigerung des Fremdenverkehrsaufkommens am Mittelrhein, sondern auch an einer qualitativen Veränderung. 1935 verkündete der Informationsdienst der Deutschen Arbeitsfront stolz: „*Wenn heute 200 Arbeitsurlauber in ein Dorf kommen, dann bestimmen sie, ob bewusst oder nicht, den Ton, der hier herrscht*“, der „*deutsche Urlaub*“ habe durch KdF „*ein anderes Gesicht bekommen*“, auf den KdF-Reisen sei ein „*neuer Reisestil*“ geformt worden. ¹⁵³ Die gleiche Einschätzung allerdings mit negativer Wertung lässt sich aus den Berichten der von KdF „heimgesuchten“ Fremdenverkehrsgemeinden lesen.

5.6.2.3. Auswüchse von KdF – „karnevalistischer“ Charakter des Reisens und „Sauf-tourismus“ am Rhein

Der karnevalistische Charakter des mittelrheinischen Fremdenverkehrs, der sich schon in der Weimarer Zeit ausgeweitet hatte, setzte sich in den 30er Jahren fort. Dabei hob sich das Rheintal durch seinen ausufernden Fröhlichkeitstourismus besonders hervor. Denn bei den bereits angesprochenen Auseinandersetzungen über die „*lächerlichen Hütchen*“, die von den Ausflüglern zum Ärger der Behörden getragen wurden, war deutlich geworden, dass solche „Auswüchse“ nur in Orten des Rheintales, nicht aber in anderen Fremdenverkehrsgemeinden beobachtet worden waren. ¹⁵⁴

An diesen „Auswüchsen“ waren die KdF-Aktivitäten maßgeblich beteiligt. Zwar bekamen KdF-Reisende üblicherweise vor Antritt ihrer Fahrt ein Heft, in dem neben dem Programmablauf auch Verhaltenshinweise gegeben wurden, ¹⁵⁵ diese scheinen aber oft genug nicht beherzigt worden zu sein. Beschwerden über schlechtes Verhalten der KdF-Reisenden gab es in großer Zahl. Hier sei auszugsweise ein detaillierter Bericht aus Kö-

¹⁵¹ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Herrn Bürgermeister und Kämmerer Dr. Wilh. Thelemann, Düsseldorf, Düsseldorf, den 18.6.1935, in: StAD, VII 1967, Blatt 223ff.

¹⁵² Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁵³ Informationsdienst. Amtliche Korrespondenz der Deutschen Arbeitsfront, Nr. 137 vom 15.6.1935, Bl. 3, zitiert nach: FROMMANN, Reisen, S. 265.

¹⁵⁴ Landrat des Siegkreises an den LVV Rheinland, Siegburg, den 20.10.1935, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹⁵⁵ FROMMANN, Reisen, S. 143f.

nigswinter zitiert, wo es im Juli 1934 nach dem Eintreffen eines Sonderschiffs mit einer KdF-Gesellschaft von 900 Personen zu bemerkenswerten Ausschreitungen kam:

„Bei der Ankunft des Schiffes waren durchweg alle Personen teils leicht und teils schwer angeheitert.[...] Auf dem Marktplatz, wo man gerade mit dem Blumenfest beginnen wollte, störten die ungebetenen Gäste auf das empfindlichste die Ordnung. Singend und johlend zogen sie in größeren und kleineren Trupps über den Platz und durch die anliegenden Straßen, gerieten untereinander in Wortwechsel und Streit, beschimpften und beleidigten die Polizeibeamten und SA-Männer und belästigten zufällig vorübergehende Frauen und Mädchen.[...]

Wo sich die Betrunkenen sehen ließen, störten sie den Verkehr der Fußgänger und der Fahrzeuge [...] erheblich. Die Ausschreitungen nahmen schließlich einen derartigen Umfang an, dass die z.Zt. vorhandene Polizei nicht mehr ausreichte.[...]

Zwei Personen [...] ließen sich mit einer Pferdedroschke fahren, bezahlten nicht, sondern drohten dem Fahrer mit Schlägen.

Nachdem zwei Personen infolge ihrer Trunkenheit und ihres Verhaltens in das Polizeigefängnis eingeführt waren, belagerten ca. 15 Personen das Polizeigefängnis [...] Nur durch Drohung mit der Schusswaffe nahmen sie von ihrem Vorhaben [die Festgenommenen zu befreien] Abstand. Die Ruhe und Ordnung trat nicht eher ein, bis das Sonderschiff Königswinter verlassen hatte.[...]

Hätte die Führung nicht bereits während der Hinfahrt der Gefolgschaft große Mengen Alkohol durch Ausgabe von Biermarken gegeben, so wären die so überaus bedauerlichen Vorfälle gewiss vermieden worden“.¹⁵⁶

Auch wenn die hier beschriebenen Eskalationen in ihrem Ausmaß nicht unbedingt ein alltägliches Beispiel sein mögen, so war pöbelndes und alkoholisiertes Auftreten der KdF-Ausflügler keineswegs ungewöhnlich.

Die Äußerungen zu „Kraft durch Freude“ lesen sich in den Verwaltungsberichten wie ein geradezu fatalistisches Mutmachen. Man konnte den Besuch der unangenehmen, störenden und wenig Gewinn bringenden KdF-Ströme nicht ablehnen, sondern musste versuchen, damit zurecht zu kommen. Die kommunalen Behörden hatten dabei eine schwierige Mittlerfunktion, in der sie sich einerseits gegenüber der NS-Organisation für eine Besse-

¹⁵⁶ Polizeimeister von Königswinter an den Landrat zu Siegburg, Königswinter, den 11.6.1934, S. 1f., in: KASb, Landratsamt des Siegburgkreises, Bestand 3259.

rung der Zustände einsetzen und andererseits bei den Gastwirten für Verständnis und Kooperation werben mussten. In Königswinter wurde 1934 versucht, die „Plage“ schön zu reden, indem mit etwaigen Werbeeffekten argumentiert wurde:

*„Trotz zum Teil recht üblen Erfahrungen [...] fördern wir die Gesellschaften der NSG ‚Kraft durch Freude‘ nach Königswinter mit aller Kraft. Wir tun dies nicht nur aus weltanschaulichen Prinzipien, sondern auch wegen der damit zweifellos verbundenen hochwertigen Werbewirkung von Mund zu Mund“.*¹⁵⁷

Hinsichtlich der „üblen Erfahrungen“ hielt man KdF zugute, dass die Organisation bzw. die Durchführung solcher Fahrten erst in den Anfängen steckte und man für die Zukunft bessere Abläufe erwartete. Damit waren vier Forderungen verbunden, die die Kommune an den Bund deutscher Verkehrsverbände und Bäder richtete. Erstens verlangte man eine bessere Bedürftigkeitsprüfung der KdF-Reisenden, damit tatsächlich nur gering Verdienende in den Genuss der Billigreisen kommen konnten. Zweitens sollte „zur Bewältigung der meist großen Menschenmassen stets ein wirklich befähigter Führer“, drittens fähige „Unterführer“ mitreisen. Und viertens sollten die Teilnehmer der Fahrten keine oder nur geringe Mengen Alkohol bekommen.¹⁵⁸ Der Erfolg solcher Disziplinierungsversuche blieb gering. Auch in anderen Gegenden des Mittelrheins gehörte der exzessive Alkoholgenuss mit seinen Folgen für das Verhalten der Gäste zu den größten Ärgernissen von Behörden, Anwohnern und vielen anderen Beteiligten. 1936 beklagte sich der Landesfremdenverkehrsverband Rheinland:

*„Es sind verschiedentlich darüber Klagen an uns gelangt, dass Ausflügler, die die Weinbaugebiete des Rheinlandes bereisen, besonders, wenn sie in Gruppen Ausflüge unternehmen, dem rheinischen Wein in einer Weise zusprechen, die nicht mehr als ‚trinken‘ zu bezeichnen ist“.*¹⁵⁹

Die Exzesse hatten mitunter derart heftige Formen angenommen, dass auf einigen Schiffen schon Sperrstunden für den Ausschank alkoholischer Getränke festgelegt wurden.¹⁶⁰ Wiederum wurde das gefährdete Ansehen Deutschlands im Ausland als Argument vorgebracht, weswegen solche Auswüchse eingedämmt werden sollten.

¹⁵⁷ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁵⁸ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 6, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁵⁹ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. IV, 14.11.1936, S. 7, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹⁶⁰ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. IV, 14.11.1936, S. 7, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

*„So sehr eine beschwingte fröhliche Stimmung, die der Wein dem Menschen schenkt, zu begrüßen ist, so sehr müssen wir es im Interesse des deutschen Ansehens ganz entschieden ablehnen, dass Volksgenossen eine Fahrt an den Rhein, an die Mosel, an die Ahr oder an die Nahe zu einer ‚Sauftour‘ machen“.*¹⁶¹

Das gleiche Argument trug der Polizeimeister von Königswinter besorgt dem Landrat des Siegkreises vor:

*„Solche Vorfälle sind geeignet, das Ansehen des Rheinlands und des ganzen Rheins auf das empfindlichste zu gefährden. Denn selbstverständlich werden die davon betroffenen Ausländer in ihrer Heimat darüber Bericht erstatten und die Vorfälle übertreiben sowie verallgemeinern“.*¹⁶²

Trotz der offiziellen Mahnungen scheint sich die schwierige Situation bis zuletzt nicht wesentlich geändert zu haben. So ist den Sopade-Berichten noch für 1938 zu entnehmen, dass man sich im Rheinland darüber aufrege,

*„dass an den KdF-Fahrten recht üble Subjekte teilnehmen. Meist sind es besser situierte Kleinbürger, die früher nie daran gedacht hätten, sich in einer Gewerkschaft zu organisieren, geschweige denn mit Arbeitern gemeinsame Ferienfahrten zu machen. Sie benützen die KdF-Fahrten dazu, sich einmal auf ihre Weise auszuleben. Es wird unheimlich viel getrunken und gezotet. Die Arbeiter sind nicht in der Lage und nicht gewillt, so etwas mitzumachen. Sie dürfen nur durch ihre Arbeitsfront-Beiträge zur Finanzierung der Reisen beitragen, die Besserbemittelte sich leisten“.*¹⁶³

Andererseits gingen manche Gemeinden auch auf die Entwicklung ein, indem sie mit „Weinrinkerturnieren“ und Ähnlichem warben. Solche Maßnahmen lehnte der Verkehrsverband auf das Heftigste ab, da er langfristig in der Duldung des Alkoholmissbrauchs eine Gefährdung des guten Rufs des Reisegebiets sah, dem angesichts wachsender Mengen an pöbelnden Betrunkenen immer mehr seriöse – und gut zahlende – Reisende fernbleiben würden. Den Veranstaltern solcher Trinkfeste wurde daher nahegebracht, langfristig zu denken und „klugerweise lieber zehn Säufer zu verlieren als einen anständigen“.

¹⁶¹ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. IV, 14.11.1936, S. 7, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹⁶² Polizeimeister von Königswinter an den Landrat zu Siegburg, Königswinter, den 11.6.1934, S. 1f., in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 3259.

¹⁶³ Sopade 5, Nr. 2 (Februar 1938), A 31.

gen Volksgenossen“.¹⁶⁴ Dennoch ließ sich eine gewisse Anpassung an die geschilderten Bedürfnisse nicht verhindern, wie etwa die Prospektwerbung für Königswinter beispielhaft veranschaulicht. Während der Ort noch in den 20er Jahren in seinen Faltblättern schwerpunktmäßig mit der rheinischen Romantik geworben hatte, verlegte ein Faltblatt von 1939 die Betonung eher auf die Aspekte Unterhaltung, Fröhlichkeit, Wein und Festlichkeiten. So hieß es in dem Prospekt über Königswinter: *„Rheinischer Frohsinn beherrscht das weinfrohe Städtchen. Mannigfaltige Darbietungen, wie Tanz, Unterhaltungs- und Promenadenkonzerte, Winzerfest und andere Veranstaltungen, bieten dem Gast Abwechslung“*.¹⁶⁵ Die früher vor allem „romantische“ Stadt verkaufte sich inzwischen vorwiegend als „Weinstadt“ und reagierte damit offensichtlich auf die neuen Bedürfnisse des Weintourismus.

Die Fremdenverkehrsgemeinden blieben zwiegespalten gegenüber den KdF-Touren, die einerseits den Betrieb wesentlich beförderten, andererseits aber die erwähnten Probleme mit sich brachten und zudem auch durch die niedrigen Preise, die KdF forderte, keine großen Gewinne ermöglichten. Zu den geringen Gewinnmöglichkeiten, dem schlechten Benehmen der „KdF-Fahrer“ und der Abschreckung anderer Besucher kam noch ein weiterer Aspekt, der KdF für die Fremdenverkehrsbranche zu einem wirtschaftlichen Problem werden ließ: Mitunter wurde festgestellt, dass sich Urlauber oder Tagesausflügler, die früher zu den ortsüblichen Konditionen Urlaub oder Freizeit in den Fremdenverkehrsgemeinden verbracht hatten, häufig den wesentlich günstigeren KdF-Fahrten anschlossen, und somit als normal zahlende Gäste verloren gingen. Auch Vereinsfahrten, wie sie noch zur Weimarer Zeit in großer Zahl zu den normalen Preisen durchgeführt worden waren, mussten sich infolge der Okkupation großer Bereiche des Vereinswesens durch die NS-Freizeitorganisationen immer mehr reduzieren.¹⁶⁶ Messbar war dies beispielsweise in Königswinter daran, dass entgegen dem allgemeinen Trend 1934 deutlich weniger Reichsbahnsonderzüge gebucht wurden, als es in den Vorjahren der Fall gewesen war, und stattdessen deutlich mehr KdF-Sonderzüge unterwegs waren. Verständlicherweise wurden deswegen Forderungen nach einer deutlicheren Bedürftigkeitsprüfung bei den KdF-

¹⁶⁴ LFV Rheinland, Rundschreiben Nr. IV, 14.11.1936, S. 7, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

¹⁶⁵ Prospekt „Königswinter, Siebengebirge“ (1939ff.), in: AHS, Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtschaftsgewerbe).

¹⁶⁶ Zum Rückgang des nicht-staatlichen Vereinswesens während des Nationalsozialismus: DUSSEL/FRESE, Vereinskultur, S. 72-84.

Fahrten laut.¹⁶⁷ Der Erfolg dieser Forderungen scheint gering gewesen zu sein, denn in den folgenden Jahren ging die Zahl der Sonderzüge zugunsten der KdF-Fahrten noch mehr zurück, so dass die Stadt Königswinter 1937 feststellte: *„Eines ist nicht von der Hand zu weisen, dass die NS-Gemeinschaft ‚Kraft durch Freude‘ den größten Teil der uns ausgefallenen Besucher übernommen hat“*.¹⁶⁸ Interessant ist der inzwischen neutrale Ton dieses Ursachenberichts, in dem über den Rückgang der normalen Besucher infolge der KdF-Angebote keine Klagen mehr zu hören waren.

Insgesamt scheint im Fremdenverkehrsgewerbe des Mittelrheins gegenüber den KdF-Fahrten eine eher negative Stimmung geherrscht zu haben. Die Bereitschaft, Freiaufenthalte zu spenden bzw. die extreme Niedrigpreispolitik der Organisation mitzumachen, war – gemessen an den Klagen und wiederholten Aufforderungen des Verkehrsverbandes – gering. Ebenso war es offensichtlich nötig, bei den Verbandsmitgliedern immer wieder für Kooperationsbereitschaft zu werben, indem beispielsweise betont wurde, dass durch Richtlinien dafür gesorgt werden würde, dass tatsächlich nur Bedürftige in den Genuss der billigen Fahrten kämen und immer weniger „Schmarotzer“ von KdF profitieren würden.¹⁶⁹ Zudem förderte das schlechte Benehmen der häufig alkoholisierten KdF-Reisenden den Unmut der Gastwirte und Einheimischen, wo wiederum Verkehrsverband oder auch kommunale Vertreter vermittelnd eingreifen mussten.

5.7. Zwischenfazit: der mittlrheinische Fremdenverkehr zwischen Kontinuität und Dirigismus

Mit der wirtschaftlichen Erholung nach der großen Krise kam es am Mittelrhein ab 1933/34 zu einer Wiederbelebung des Fremdenverkehrs, insbesondere bei den Tagesausflügen. Diese Entwicklung stand allerdings spürbar unter dem Einfluss nationalsozialistischer Politik. Unter mehreren Gesichtspunkten kann man von einer Politisierung des Tourismus nach 1933 sprechen: Zum einen erfüllte die starke Förderung der Bereiche „Freizeit“ und „Urlaub“ eine wichtige legitimatorische Funktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem. Denn durch Verbesserungen bei der betrieblichen Urlaubsgewährung und die preisgünstigen Angebote der KdF-Organisation wurde das mit

¹⁶⁷ Stadt Königswinter, Finanz- und Lagebericht des ersten Halbjahres 1934, S. 5, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁶⁸ Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Bericht über die Zeit vom 1.4. bis 30.9.1937, Blatt II, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁶⁹ Nachrichten-Dienst des Bundes Deutscher Verkehrsverbände und Bäder e.V., Nr. 17, 4. Jg., Berlin, den 10.9.1934, in: KASb, Landratsamt des Siegkreises, Bestand 2319.

propagandistischer Lautstärke beanspruchte Ziel verfolgt, dass das neue politische System Urlaub für alle „Volksgenossen“ ermöglichen würde, was auch tatsächlich eine Zunahme des Reiseverkehrs zur Folge hatte. Zum zweiten rückten ästhetische Fragen vermehrt in den Vordergrund der Auseinandersetzungen über die Gestaltung der touristischen Angebote. Dabei lässt sich im Unterschied zur Weimarer Zeit eine zunehmende Regulierung und Intensivierung der fremdenverkehrspolitischen Einflussnahme feststellen, die durch die hierarchisierte Straffung der Fremdenverkehrsorganisationen im Rahmen der „Gleichschaltung“ ermöglicht war. Die empörten Berichte über die „Auswüchse“ von Andenkenskitsch und touristischer Ausgelassenheit, von karnevalistischer Kostümierung bis zu alkoholischen Exzessen zeigen zweierlei: Einerseits vermittelt sich der Eindruck eines fortgesetzten qualitativen Wandels des Ausflugstourismus im Rheintal, wo seit den 20er Jahren immer mehr grölend feiernde Reisegruppen auftraten. Andererseits wird unzweifelhaft deutlich, dass in den 30er Jahren die Bereitschaft von Seiten der Behörden wuchs, gegen solche Entwicklungen vorzugehen. Sozialer Ungehorsam auf der einen und administrative Disziplinierungsversuche auf der anderen Seite prägten das Bild eines Teilbereichs des Reiseverkehrs am Mittelrhein in nationalsozialistischer Zeit.

Ein tragendes Argument der Reglementierungsversuche war die Außenwirkung Deutschlands. Insofern durch zahlreiche Verhaltensanweisungen – angefangen bei ästhetischen Fragen der Verkaufsstände, über den „Deutschen Gruß“ bis hin zur Behandlung von Juden – versucht wurde, gegenüber dem Ausland ein positives Deutschlandbild zu vermitteln, wurden diese Bereiche des Fremdenverkehrs sozusagen in den Dienst außenpolitischer Ziele gestellt. Ob dies real erfolgreich war, kann hier nicht ergründet werden. Auf jeden Fall ist unzweifelhaft, dass der Reiseverkehr der Ausländer eng mit dem außenpolitischen Klima und der Wahrnehmung politischer Radikalität in Deutschland zusammenhing, weswegen schon 1938, lange vor Ausbruch des Krieges die Zahlen ausländischer Besucher rückläufig waren.

Der Rheinische Verkehrsverband sah sich angesichts der veränderten Situation immer mehr in der Vermittlerrolle zwischen den übergeordneten Behörden und der Fremdenverkehrsbranche, die in ihren Vorstellungen weit auseinander lagen. Während die nationalsozialistischen Freizeitorganisationen ständig weitere Preissenkungen forderten, litt die Angebotsseite sehr unter den außerordentlich sinkenden Gewinnmargen und zusätzlich darunter, dass der Tourismus durch die KdF-Reisenden in einer für viele andere Besucher abschreckenden Weise verrohte. So entwickelte sich offenbar eine distanzierte Haltung

der ansässigen Fremdenverkehrsbetriebe gegenüber KdF, aus der sich auch die zurückhaltende Spendenaktivität erklärt.

6. Krise des Fremdenverkehrs: 1939 bis 1948/50

6.1. Kontinuität und Diskontinuität des Reise- und Ausflugsverkehrs während des Krieges

Die geschichtswissenschaftliche Erforschung von Freizeit, Erholung und Fremdenverkehr hat bis auf wenige Ausnahmen bislang die Kriegsjahre sowohl für den Ersten wie auch für den Zweiten Weltkrieg vollständig ausgeblendet.¹ Das ist insofern berechtigt, als der Kriegsalltag für die Bevölkerung kaum Raum für Freizeit- oder gar Urlaubsaktivitäten ließ und allein der Gedanke an solche Unternehmungen im Kontext des Krieges abwegig, in gewisser Weise beinahe zynisch erscheint. Außerdem drängt auch die Quellensituation eine Beschäftigung mit dem Thema nicht gerade auf: Wenn schon in Friedenszeiten wenig Alltägliches schriftlich festgehalten wird, so ist die Dokumentation des Alltäglichen während des Krieges aufgrund anderer drängender Probleme und letztlich auch wegen des akuten Papiermangels besonders gering. Zudem ging der organisierte Tourismus nach Kriegsausbruch schlagartig zurück, wodurch die Freizeitaktivitäten der Bevölkerung mehr noch als zur Friedenszeit spontan in eigener Organisation je nach den momentanen Möglichkeiten stattfanden und entsprechend wenig schriftlichen Niederschlag hatten. Ein weiterer Grund für die Vernachlässigung des Themas liegt darin begründet, dass angesichts der starken Reduktion des touristischen Verhaltens während des Krieges diese Phase bei der Frage nach der Herausbildung moderner (massen-)touristischer Erscheinungen im Vergleich zu den Epochen vor und nach dem Krieg eine marginale Rolle spielt.

Andererseits kann es gerade von Interesse sein zu untersuchen, wie sich das eigentlich Abwegige in der Kriegszeit gehalten hat bzw. welche Nischen und Möglichkeiten von den Menschen gefunden wurden, um in den Genuss von Freizeit zu kommen, denn auch in den sechs Kriegsjahren wird es in der Bevölkerung ein Bedürfnis nach positiver Abwechslung und Erholung gegeben haben, zumal die Strapazen des Alltags besonders groß waren. Gleichzeitig mussten sich auch die Fremdenverkehrsgemeinden um ihre Existenz sorgen. Zudem gab es staatlicherseits ein großes Interesse daran, an der „Heimatfront“ eine möglichst normale, friedensähnliche Situation aufrecht zu halten. So soll im Folgenden den touristischen Aktivitäten nachgespürt werden, die während des Krieges fortbestanden, und untersucht werden, wie sich die Situation in den Fremdenverkehrsgemeinden des Mittel-

¹ Lediglich Frese hat sich kurz mit Fragen der Einschränkungen des Tourismus während des Zweiten Weltkrieges beschäftigt: FRESE, Naherholung, S. 367-370; FRESE, Herausbildung, S. 580-583; zum Fortbestand des Erholungsbedürfnisses haben sehr knapp Stellung genommen: KEITZ, Reisen, S. 246f.; MAASE, Vergnügen, S. 215-221.

rheins durch die veränderten Verhältnisse und durch konkrete politische Maßnahmen wandelte.

Wie schnell der zivile Reiseverkehr nach Ausbruch des Krieges wegbrach, zeigen die Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer. Zwar fiel der Kriegsausbruch Anfang September in die Endphase der Saison, wo die Besucherzahlen ohnehin rückläufig waren, der immense Rückgang 1939 war aber kriegsbedingt. Denn während bis August 1939 die monatlichen Personenbeförderungszahlen mit denen des Vorjahres – abgesehen von wetterbedingten Schwankungen – noch in einem vergleichbaren Rahmen verlaufen waren, fiel die Beförderungszahl im September 1939 mit 33.266 Fahrgästen auf 13,76% des Vorjahres ab. Während im Oktober 1938 immerhin noch 24.110 Fahrgäste befördert worden waren,² musste die Köln-Düsseldorfer im Jahr darauf ihren Personenverkehr einige Wochen früher als üblich schon Ende September vollständig einstellen, „*da auch die wenigen Schiffe keine lohnende Beschäftigung mehr fanden*“.³ Stattdessen wurden sowohl Schiffe, als auch Mitarbeiter von den deutschen Streitkräften beansprucht. In welchem Umfang dies genau geschah, ist in den Geschäftsberichten nicht zu sehen, da aus Gründen der militärischen Geheimhaltung hierüber nicht berichtet werden durfte.⁴

Tabelle X: Die Personen-Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft 1938 bis 1943*

	1938	1939	1940	1941	1942	1943
Januar	123	98	6	8	5	167
Februar	157	55	15	54		3
März	9.217	119	22.759	85	21**	25
April	22.511	36.371	30.336	33.736	28.272	51.314
Mai	213.134	338.193	171.363	123.725	318.285	252.680
Juni	557.156	514.960	48.269	339.557	474.733	k.A.
Juli	792.513	850.743	194.507	616.196	531.305	k.A.
August	857.128	833.926	429.452	438.519	444.021	k.A.
September	241.709	33.266	193.383	215.040	215.318	k.A.
Oktober	24.110	62	5.877	25.782	6.313	k.A.
November	104	48	110	33	11	k.A.
Dezember	105	12	151	19	10	k.A.
insgesamt	2.717.967	2.607.931	1.096.228	1.992.754	2.018.294	k.A.

* Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach: Köln-Düsseldorfer und Niederländer Rheindampfschiffahrt. Gemeinschaftsdienst, Beförderte Personen 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, in: StAD, VII 1967.

** Februar und März 1942 zusammengezählt.

² Köln-Düsseldorfer und Niederländer Rheindampfschiffahrt, beförderte Personen 1939, in: StAD, VII 1967/II; eigene Berechnungen; siehe auch Tabelle X.

³ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1939, Köln im April 1940, S. 1, in: StAD, VII 1967.

⁴ Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1939, Köln im April 1940, S. 1, in: StAD, VII 1967.

Dennoch lief der Betrieb in der kommenden Saison weiter. Im Mai 1940 nahm die Köln-Düsseldorfer den Personenverkehr wieder auf, allerdings wurden wegen der Mangelsituation Schiffe eingesetzt, die ansonsten auch Güter transportierten.

Die Übersicht zeigt, dass die Personenbeförderung in den ersten Kriegsjahren fortgesetzt wurde, dabei aber großen Schwankungen unterlag. Auch wenn davon auszugehen ist, dass unter den gezählten Fahrgästen nicht alle im Ausflugsverkehr unterwegs waren, so spielte dieser weiterhin eine große Rolle. In den seit Kriegsbeginn sehr kurz gehaltenen Geschäftsberichten wird die Fahrgastentwicklung in unmittelbarem Zusammenhang mit den Wetterverhältnissen der Saison gebracht – besonders 1941 sollen die zahlreichen sonnigen Wochen der Garant für den großen Personenverkehr gewesen sein.⁵ Und auch das starke saisonale Gefälle, die Konzentration auf die Monate April bis September, entspricht der Charakterisierung des Ausflugsverkehrs. Besonders an den Sonntagen drängte sich der Betrieb auf den Schiffen, zumal die Köln-Düsseldorfer schon 1941 nur noch 40% ihres Schiffsparks zur Verfügung hatte. Neben den eingeschränkten Transportkapazitäten wurde auch die Versorgung auf den Schiffen zum Problem: *„Die Wirtschaftsbetriebe waren den an sie gestellten Anforderungen nicht gewachsen“*, wird für die Sommersaison 1941 berichtet, denn es fehlte sowohl an Personal als auch an Speisen und Getränken. Dabei wurde als besonders schmerzlich empfunden, dass zeitweise die komplette Belieferung mit Bier ausfiel.⁶

Die Durchführung der Ausflugsfahrten mit dem Dampfer wurden von Jahr zu Jahr dadurch immer mehr eingeschränkt, dass die Schifffahrtsgesellschaft ihre Fahrgastschiffe zunehmend für den Güterverkehr zur Verfügung stellen mussten, um die Reichsbahn zu entlasten.⁷

Angesichts der desaströsen Flächenbombardements, die das Rheinland, insbesondere Köln Ende Mai 1942 trafen, wäre eigentlich anzunehmen gewesen, dass der Ausflugsverkehr zurückging. Die Zahlen blieben jedoch hoch: Im Rückblick auf 1942 war die Rede von einem starken Verkehr an den Sonn- und Feiertagen.⁸ Und auch im Frühjahr 1943 wurde noch mitgeteilt, dass die Köln-Düsseldorfer ihren Personenverkehr mit kriegsbedingten

⁵ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes für das Geschäftsjahr 1941, Düsseldorf im Mai 1942, S. 1, in: StAD, VII 1967.

⁶ Mitteilung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein an die Mitglieder des Aufsichtsrates, Düsseldorf, den 30.9.1941, in: StAD, VII 1967.

⁷ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes für das Geschäftsjahr 1941, Düsseldorf im Mai 1942, S. 1; Geschäftsjahr 1942, Köln im Mai 1943, S. 1, in: StAD, VII 1967.

⁸ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Bericht des Vorstandes für das Geschäftsjahr 1942, Köln im Mai 1943, S. 1, in: StAD, VII 1967.

Beschränkungen wieder aufgenommen habe und sich damit der Bevölkerung wieder die Möglichkeit zu einem Ausflug ins Siebengebirge böte.⁹

Für die Geschichte des Freizeitverhaltens stellt Maase eine „*dramatische Intensivierung des Unterhaltungsbedürfnisses seit 1940*“ fest, was beispielsweise an den außerordentlich zahlreichen Kinobesuchen – für 1943 wurden sie auf 1,1 Milliarden geschätzt – abzulesen sei.¹⁰ Diese Entwicklung interpretiert er mit dem im schrecklichen Kriegsalltag weitverbreiteten Willen „*zum zeitweiligen Ausstieg aus bedrückender Wirklichkeit*“.¹¹ Was hier in erster Linie auf populäre Massenkünste wie das Kino oder auch Rundfunkkonzerte bezogen wird, gilt auch für die Erholungsfahrten, die nach wie vor besonders an den Wochenenden viele Menschen auf der Suche nach Ablenkung an den Rhein führten. Der Postkartengruß eines Ausflüglers, der am 14. August 1942 aus Linz seiner „*lieben Trudi*“ „*von einem Ausflug die allerherzlichsten Grüße*“ nach Kettwig ins Ruhrgebiet sendete, mag dafür ebenso ein Beispiel sein wie eine Grußkarte vom 21. Juni 1942, die ebenfalls aus Linz eine Frau in Altenkirchen erreichte und unter totaler Ausblendung der Kriegszeit die traditionelle rheinromantische Gemütlichkeit heraufbeschwor: „*Des sonntags in der Morgenstund, wie wandert's sich so schön...'* nach einem gemütlichen Bummel am Rhein [...] entlang sitze ich hier beim Gläschen ‚Leutesdorfer‘ [...] Es grüßt Dich herzlichst Rudi“.¹²

Mit dem „Drang zu Zerstreuung“¹³ ist auch zu erklären, warum selbst nach den verheerenden Bombenangriffen auf Köln ein „*Ratgeber für Besucher*“ weiterhin über Sehenswürdigkeiten und Vergnügungsmöglichkeiten in der Stadt informierte und darauf hinwies, dass „*gepflegte Gastlichkeit auch im Kriege*“ zu finden sei und dass „*das Kölsch weiterhin frisch in die Gläser fließt*“.¹⁴

Im Unterschied zum Ersten Weltkrieg gehörte es während des Zweiten Weltkrieges zur politischen Strategie der Machthaber, die Belastungen für die Bevölkerung möglichst gering zu halten, den Menschen noch so viel Lebensqualität wie es die Situation erlaubte, zu ermöglichen und damit die sogenannte „Heimatfront“ zu stärken. Um jeden Preis sollte verhindert werden, eine Kriegsmüdigkeit in der leidtragenden Bevölkerung aufkommen zu lassen. Also handelte es sich bei dem im Krieg fortgesetzten Freizeitverhalten der Men-

⁹ Kölner Wochenschau. Das Programm der Kölner Woche, Nr. 17 vom 24.4.1943, S. 3, in: StAK, ZS IV/61/9.

¹⁰ MAASE, Vergnügen, S. 215.

¹¹ Ebenda, S. 217.

¹² StALinz, Postkartensammlung.

¹³ MAASE, Vergnügen, S. 217.

¹⁴ Kölner Woche. Wochenprogramm, Ratgeber für Besucher, Kultur, Verkehr, Stadtplan, Hotelnachweis – Sonderausgabe „Unser Köln“, September 1942, in: StAK, ZS IV/61/5.

schen nicht nur um einen natürlichen Reflex der Bevölkerung auf die Krisensituation sondern auch um ein von staatlicher Seite anerkanntes Bedürfnis der Menschen und politisch angestrebtes Ziel. Dieser Überlegung entsprechend hieß es auch 1943 in einem Artikel des Kölner Nachrichten-Dienstes unter der programmatischen Überschrift *„Jawohl, lebensnotwendig!“*:

*„Der Staat hat Nachtlokale und Bars zur Zeit geschlossen. Er hat aber nicht die Erholungs- und Kulturstätten verboten. Nicht dass er das etwa vergessen hätte, sondern weil er diese Unternehmen sogar fördern will, weil der Besuch von Kinos, Konzerten, Sportveranstaltungen und der Aufenthalt in einem Theater oder Varieté Medizin für den Menschen sein kann“.*¹⁵

6.2. Staatliche Lenkungsmaßnahmen und kriegsbedingte Nutzung der touristischen Infrastruktur

Hinsichtlich dieses Ziels, die *„Widerstandsfähigkeit und den Leistungswillen“* der zivilen Bevölkerung und der Soldaten zu stärken, und der gleichzeitigen Problematik der eingeschränkten Möglichkeiten waren mit Beginn des Krieges die Tätigkeitsfelder der NS-Organisation KdF erheblich modifiziert worden.¹⁶ Die KdF-Reisen wurden aus Kostengründen und wegen der militärisch benötigten Transportkapazitäten sofort eingestellt und die Schiffe der NS-Freizeitorganisation wurden zu Lazarett- und Transportschiffen militärisch umfunktioniert, wodurch das Amt *„Reisen, Wandern und Urlaub“*, das in Friedenszeiten die mit großem Abstand wichtigste Abteilung von KdF gewesen war, erheblich an Bedeutung verlor.¹⁷ Dafür verlagerte sich das Aufgabengebiet auf andere Bereiche. Zum einen wurden die Erfahrungen, die die Organisation bis dahin mit Massentransporten gemacht hatte, genutzt, indem KdF die organisatorische Leitung für größere Transporte von Dienstverpflichteten oder anderen Personen, beispielsweise bei Rückführungen aus Kriegsgebieten, übernahm. Mit Verlagerung der Kriegshandlungen auf deutsche Gebiete wurde die Freizeitorganisation mit der Unterbringung von Bombenbedrohten und anderen Evakuierten betraut, Robert Ley, der Führer der DAF, wurde in diesem Zusammenhang im Herbst 1942 von Hitler zum *„Reichswohnungskommissar“* ernannt, Bodo Lafferentz, der Leiter von KdF, durch Göring zum *„Reichsbeauftragten für die Bergung“*.¹⁸ Neben diesen logistischen Aufgaben wurde die *„kulturelle Truppenbetreuung“* zu einem wichti-

¹⁵ Kölner Nachrichten-Dienst – Kölner Woche, Nr. 15 vom 9.4.1943, S. 1, in: StAK, ZS IV/61/7.

¹⁶ BUCHHOLZ, Gemeinschaft, S. 298.

¹⁷ Ebenda, S. 300, 319.

¹⁸ SMELSER, Robert Ley, S. 276; BUCHHOLZ, Gemeinschaft, S. 319.

gen neuen Arbeitsfeld. So wurden für Wehrmattsangehörige Besichtigungen und Rundfahrten angeboten, die für die Soldaten positive Ablenkung, mentale Stärkung und „*neue Kraft zum Kämpfen*“ bringen sollten. Zu solchen Ausflügen zählten auch Dampferfahrten auf dem Rhein.¹⁹ Doch auch im zivilen Bereich blieb KdF – allerdings in bescheidenem Rahmen – aktiv. In einer offiziellen Verlautbarung hieß es: „*Mit besonderem Nachdruck wird ein Ausbau von Wanderungen, insbesondere Wochenend-Wanderungen zu Fuß und mit dem Fahrrad vorangetrieben*“.²⁰ An solchen buchmäßig nicht festgehaltenen Aktivitäten sollen nach – wahrscheinlich übertriebenen – Schätzungen von KdF 1940 reichsweit immerhin 560.000 Personen teilgenommen haben.²¹

Nicht nur die Tätigkeit der staatlichen Organisation war einer maßgeblichen Veränderung unterworfen. Auch die Verkehrsverbände und -vereine mussten sich umorientieren. In Westfalen, der einzigen bislang hinsichtlich der Fremdenverkehrssituation während des Krieges untersuchten Region, reduzierte der Fremdenverkehrsverband seine Tätigkeit während des Krieges und kümmerte sich hauptsächlich um Bereiche wie die städtische Kulturpflege.²² Das war am Rhein nicht anders. Auch hier standen Bemühungen um die Pflege der touristischen Infrastruktur im Vordergrund. Der LVV Rhein-Main appellierte schon Ende 1939 an die Fremdenverkehrsgemeinden, auf die Erhaltung bestehender Einrichtungen zu achten, auch wenn sie während des Krieges weniger in Anspruch genommen würden als in Friedenszeiten. Den gleichen Appell wiederholte der Verband ein Jahr später mit der argumentativ vorgebrachten Zukunftshoffnung, dass ein rascher Kriegschluss schon sehr bald wieder Besucher in großer Zahl bringen würde, so dass es dringend erforderlich sei, die touristischen Einrichtungen dafür bereitzuhalten.²³ Dazu passt, dass am Drachenfels die bereits mehrmals angesprochene Initiative, den Aufgang zum Berg von hässlichen Verkaufsständen und anderen als störend empfundenen Buden zu bereinigen, während des Krieges fortgesetzt wurde.²⁴

Neben dem Einsatz für die fortgesetzte Pflege der touristischen Einrichtungen sah sich der Verband auch immer wieder dazu veranlasst, bei seinen Mitgliedern um Verständnis für staatliche Eingriffe zu werben und auf die Einhaltung der behördlichen Vorschriften zu drängen. Denn Lenkungsmaßnahmen prägten im Laufe der Kriegsjahre in zunehmendem

¹⁹ BUCHHOLZ, Gemeinschaft, S. 319.

²⁰ Ebenda, S. 319.

²¹ Ebenda, S. 349f.

²² FRESE, Herausbildung, S. 580f.; FRESE, Naherholung, S. 368f.

²³ LVV Rhein-Main, Gebietsreferat Rheingau-Mittelrhein, Rundschreiben, Rüdesheim, den 7.12.1939; Rundschreiben, Rüdesheim, den 28.11.1940, in: StALahn, Mappe „Nationalsozialismus“.

²⁴ StAKw, Bestand Königswinter 1638.

Maße die Situation in den Kur- und Fremdenverkehrsbetrieben, wo die staatliche Administration das Ziel verfolgte, die Bettenbelegung und Lebensmittelversorgung für ihre militärischen Interessen zu optimieren. Schon mit Kriegsbeginn kam es zu Beschränkungen der Bewegungsfreiheit der Bevölkerung, zu Einquartierungen in Hotels und anderen Maßnahmen, die allerdings in den ersten Kriegsjahren noch vergleichsweise geringe Ausmaße hatten. Denn anfangs dominierte noch das propagandistische Motto der „Blitzkriegsstrategie“, wonach in Erwartung eines schnellen Sieges die Mobilisierung der gesellschaftlichen Kräfte für den Krieg noch nicht in dem Maße stattfand wie es nach 1942 sein sollte. So wurde für den deutschen Alltag zunächst noch eine gewisse Normalität aufrechterhalten, was auch politisch gewünscht war. Die kriegsbedingte Lenkung des Fremdenverkehrs am Mittelrhein vollzog sich schrittweise.

Die ersten für den Fremdenverkehr spürbaren Maßnahmen bestanden darin, dass – wie oben bereits angesprochen – die Transportkapazitäten stark eingeschränkt wurden und der Beherbergungsraum dadurch sehr reduziert wurde, dass direkt nach Kriegsbeginn zahlreiche touristische Einrichtungen für die Unterbringung von Soldaten in Anspruch genommen wurden. Zur Jahreswende 1941/42 begannen die Behörden nach und nach, die Zügel anzuziehen:

*„Der für den freien Kur-, Erholungs- und Reiseverkehr noch zur Verfügung stehende Beherbergungsraum muss [...] im Interesse der Volksgemeinschaft so eingesetzt werden, dass er einem möglichst großen Kreis kranker und erholungsbedürftiger Volksgenossen zugute kommt und dass ungebührlich lange Aufenthalte einzelner – meist berufsloser – Volksgenossen unterbleiben. Übermäßige Belegung dieser Orte führt auch zu Erschwerungen in der Versorgung der heimischen Bevölkerung“.*²⁵

Auf Grundlage dieser Argumentation wurde seitdem mehr und mehr versucht, das Reiseverhalten der Zivilbevölkerung einzudämmen. Manifestiert wurden diese Bestrebungen im Frühjahr 1942 in den Anordnungen zur „Lenkung des Fremdenverkehrs im Kriege“. Damit verlief die politische Behandlung des Themas Fremdenverkehr parallel zur gängigen Zäsurierung des Kriegsverlaufs bzw. zur Umstellung auf einen „totalen“ Krieg mit einer Konzentrierung aller gesellschaftlichen und ökonomischen Kräfte.

Die Hauptintention der erwähnten Bestimmungen war, dafür zu sorgen, dass besonders kriegswichtige Personengruppen im Fremdenverkehr bevorzugt behandelt wurden, d.h.

²⁵ Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei an den Herrn Regierungspräsidenten in Köln, Berlin, den 20.12.1941, in: StAB, Go 1357.

*„einerseits den kriegsnotwendigen Einschränkungen des Reiseverkehrs Rechnung zu tragen und andererseits dem berechtigten Kur- und Erholungsbedürfnis kranker Personen, der Fronturlauber und der Volksgenossen, die kriegswichtige Arbeit leisten, unter allen Umständen gerecht zu werden“.*²⁶

Eine Liste legte den Rang der Bevorzugung der jeweiligen Gruppe fest: An oberster Stelle kamen Fronturlauber, danach Rüstungsarbeiter, Wehrmachtsangehörige, Schwerkriegsbeschädigte, Angehörige gefallener Soldaten und *„Volksgenossen, deren Tätigkeit für die siegreiche Beendigung des Krieges und für den Fortgang des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens während des Krieges wichtig ist“*.²⁷

Zudem wurde die maximale Dauer des Erholungsaufenthaltes auf jährlich drei Wochen beschränkt. Zur Durchführung der Beschränkung sollten die Reichskleiderkarten genutzt werden, die bei jedem Aufenthalt von den Hoteliers und Gastwirten entsprechend der Aufenthaltsdauer abgestempelt werden mussten. Für die Verpflegung der Reisenden wurden von den Ernährungsämtern seit 1940 spezielle „Reichskarten für Urlauber“ ausgegeben.²⁸ Damit band man die touristischen Dienstleistungen in das Rationierungssystem der Kriegswirtschaft ein. Allerdings wurden die Vorschriften über das Abstempeln der Kleiderkarten in der Praxis immer wieder missachtet – den Gastwirten konnte es egal sein, ob die Karten gestempelt waren, und die von behördlicher Seite ständig wiederholten Strafandrohungen scheinen offenbar keine nennenswerte Wirkung gehabt zu haben. Noch im Sommer 1943 gab der Kölner Nachrichten-Dienst eine Bekanntmachung des Staatssekretärs für Fremdenverkehr wider, in der dieser klagte: *„Wenn es leider immer noch vorgekommen sei, dass die Kleiderkarten von Gästen nicht ordnungsgemäß abgestempelt wurden, so sei an die wiederholt [...] angedrohten schärfsten Maßnahmen erinnert“*.²⁹

Eigentlich steckte hinter den Vorschriften weniger der Rationierungsgedanke sondern vor allem das Ziel, den Fremdenverkehr zu kontrollieren und auf die Urlaubsberechtigten zu beschränken. Denn bis zuletzt war die Höchstdauer des gestatteten jährlichen Urlaubs auf drei Wochen festgelegt, was eine für damalige Verhältnisse illusorisch hohe Dauer war. Da es ohnehin kaum jemanden gegeben haben dürfte, der diesen Zeitraum im Laufe eines Jahres ausschöpfen konnte, kann es bei dem Verfahren nur darum gegangen sein, dass die

²⁶ Bekanntmachung an alle gewerblichen Beherbergungsbetriebe in Honnef und Rhöndorf, Honnef, den 10.3.1943, in: StAKw, Bestand Königswinter 1060.

²⁷ Anordnung des Staatssekretärs für Fremdenverkehr zur Lenkung des Fremdenverkehrs im Kriege vom 20.4.1942, in: Reichsfremdenverkehrsverband, Rundschreiben III R 55/42, in: HStAD, RW 50-53-584; weiteres Material in: HStAD, RW 50-53-583; siehe hierzu auch: FRESE, *Herausbildung*, S. 582; FRESE, *Naherholung*, S. 369f.

²⁸ SCHMITZ, *Bewirtschaftung*, S. 173-178.

²⁹ Kölner Nachrichten-Dienst – Kölner Woche vom 6.8.1943, S. 3, in: StAK, ZS IV/61/7.

Gäste beim Abstempeln der Karte auch ihre Urlaubsberechtigung hätten nachweisen müssen. Da aber viele Menschen nicht in die Gruppe der Berechtigten fielen und deshalb eine Kontrolle umgehen mussten, scheint es im touristischen Alltag während des Krieges offensichtlich gängige Praxis gewesen zu sein, ganz auf jegliche Registrierung zu verzichten.³⁰

Zur behördlichen Kontrolltätigkeit gehörte auch die Überwachung der Preise in Hotels und Restaurants. Denn die schlechte Versorgungssituation führte offensichtlich dazu, dass in manchen Gaststätten verdorbene Lebensmittel angeboten wurden, die Portionen zu gering bemessen waren oder für Speisen und Getränke überhöhte Preise gefordert wurden. Hier stand allerdings weniger die Sorge um den Fremdenverkehr im Vordergrund sondern in erster Linie das Interesse, möglichen schwarzmarktähnlichen Entwicklungen von vorneherein rigoros entgegenzutreten.³¹

Die Notsituation machte die Menschen erfinderisch: Da es für die Gastwirte immer schwieriger wurde, in der schlechten Versorgungssituation ausreichend Wein im Ausschank zu haben, lebte mancherorts die alte Sitte des sogenannten „Stopfengeldes“ wieder auf. Danach konnten Gäste eigenen Wein mit in die Gaststätte bringen und mussten dafür an den Wirt ein „Stopfengeld“ zahlen. Da zunächst Unklarheiten über die Höhe dieser Gebühr herrschte, setzte Anfang 1943 der Oberpräsident für die Rheinprovinz je nach Preisgruppe der Gaststätte die Höchstsumme von 0,80 RM, 1,20 RM bzw. 1,50 RM pro Flasche fest, wobei er klar stellte, *„dass der Verzehr selbstmitgebrachter Weine für den Wirt zurzeit keine unerwünschte Konkurrenz für den Verkauf eigener Weine, sondern bei dem Mangel an Wein eine zusätzliche Einnahme bedeutet“*.³²

Mit der Wende im Krieg 1942 und den verheerenden Bombenangriffen auf deutsche Städte, auch am Rhein, veränderte sich auch in den mittelhheinischen Fremdenverkehrsgemeinden die Situation. Während bis dahin zwar viele Hotels etwa durch Militär belegt gewesen waren, daneben aber in geringem Ausmaß noch Reise-, v.a. Ausflugsverkehr stattfinden konnte, überwog immer mehr die Notlage des Krieges, indem in zunehmendem Maße Übernachtungsmöglichkeiten als Reservelazarette oder für die Unterbringung von Evakuierten genutzt werden mussten. In Königswinter waren einige Hotels (Hotel Loreley, Europäischer Hof) schon kurz nach Ausbruch des Krieges für die Wehrmachtsein-

³⁰ Siehe hierzu auch: FRESE, *Herausbildung*, S. 582f.

³¹ LHAK, Bestand 441, Nr. 45355.

³² Oberpräsident der Rheinprovinz, Essen, den 12.2.1943: Erlaß über Stopfengeld, in: LHAK, Bestand 441, Nr. 45355.

quartierung in Anspruch genommen worden.³³ Auch die benachbarten Ortschaften waren seit 1939 davon betroffen, zumal das Siebengebirge sich gut für militärische Übungen eignete.³⁴ Ein weiteres großes Königswinterer Hotel (Margaretenhof) wurde ab dem 1. November 1942 an die NS-Volkswohlfahrt verpachtet und als Müttererholungsheim genutzt.³⁵ 1943 wurden dann fünf der größten Hotels beschlagnahmt und zu Lazaretten umfunktioniert, die eine wichtige Ausweichfunktion für die Kölner Krankenanstalten wahrnahmen.³⁶ Zudem gingen während des Krieges einige Unternehmen und öffentliche Dienststellen dazu über, eigene Erholungsheime für ihre Mitarbeiter zu erwerben oder zu pachten. In Königswinter wurde ein Hotel (Deutsches Haus) von Angehörigen der Reichsknappschaft in Aachen in Anspruch genommen, eine andere Pension (Fremdenheim Kirschheim) hatte eine Vereinbarung mit der Reichspost.³⁷ Ein weiteres Hotel (Europäischer Hof), das von November 1939 bis April 1942 mit verschiedenen militärischen Einheiten belegt gewesen war, wurde im September 1942 an die Deutsche Filmvertriebs-Gesellschaft verpachtet, deren Geschäftsgebäude in Düsseldorf durch Fliegerangriffe stark beschädigt worden war.³⁸ Dies sei als Beispiel genommen für die vielen mittelrheinischen Gemeinden, die über die große Last der immer zahlreicher werdenden Fliegergeschädigten klagten, die untergebracht werden mussten.³⁹

Die zweckentfremdete Belegung war für die Beherbergungsbetriebe ökonomisch sicherlich eine recht gute Lösung, da sie auf diese Weise gesicherte Einnahmen hatten. Andererseits führte die Situation auch zu Ärger der Gastwirte wegen diverser Beschädigungen, da untergebrachte militärische Einheiten die Wohnsubstanz der Hotels mehr beanspruchten als dies bei normalem Fremdenverkehrsbetrieb der Fall gewesen wäre. In einem Bericht hierzu hieß es:

„Die durch die Einquartierung verursachten Schäden gehen, wie der bloße Augenschein zeigt, tatsächlich weit über eine normale Abnutzung hinaus, auch wenn man einen normalen militärischen Verschleiß zugrunde legt. Es ist dies

³³ W. Kuckenbergh, Wirtschafts- und Steuerberater an den Bürgermeister von Königswinter, Königswinter, den 19.3.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 2007.

³⁴ Verschönerungs-Verein für das Siebengebirge, Geschäftsbericht 1939, S. 15, in: StAKw, Bestand Königswinter 796.

³⁵ Der Bürgermeister von Königswinter an den LFV Rheinland, Königswinter, den 7.9.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 63.

³⁶ Der Reichsverteidigungskommissar Köln-Aachen an die Landräte und Kreisleiter in Bonn und Siegburg, Köln, den 17.7.1943, in: StAKw, Bestand Königswinter 1243.

³⁷ Der Bürgermeister von Königswinter an den LFV Rheinland, Königswinter, den 7.9.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 63.

³⁸ Der Bürgermeister von Königswinter an den LFV Rheinland, Königswinter, den 26.9.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 63.

³⁹ StAKw, Bestand Königswinter 1243.

einesteils auf Verhalten der einzelnen Wehrmachtsangehörigen (die ersten Formationen kamen gerade aus dem Polenfeldzug!) zurückzuführen, zum anderen aber auch darauf, dass in dem Hotel nachher ein Lehrkommando untergebracht war und in den Räumen exerziert wurde, wofür ein solches Haus naturgemäß nicht eingerichtet ist“.⁴⁰

Für den verbliebenen Fremdenverkehr bedeutete die Entwicklung eine stetige Reduktion der frei verfügbaren Übernachtungsmöglichkeiten.

Auch wenn man für die Endphase des Krieges zurecht von einem völligen Zusammenbruch des rheinischen Fremdenverkehrs sprechen kann,⁴¹ muss bei differenzierter Betrachtung festgestellt werden, dass die Fremdenverkehrsregionen keineswegs ausschließlich auf die Unterbringung von Wehrmachtsangehörigen, auf Lazarettbetrieb oder auf die Unterbringung sonstiger ausgelagerter Dienststellen umgestellt worden waren. Denn im Sinne einer „Stabilisierung der Heimatfront“ musste auch und gerade in den schwierigen und entbehrungsreichen Kriegsjahren weiterhin ein wenig Erholung und Freizeit für die Bevölkerung möglich bleiben. So setzte sich der Ausflugsverkehr in sehr eingeschränktem Rahmen während des Zweiten Weltkrieges fort.

Es ist schwierig bzw. nicht möglich, Phasen für die Entwicklung, die Fortdauer und das Wegbrechen des Reise- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein genau festzustellen. Die Situation in den Fremdenverkehrsgemeinden war geprägt von einem Nebeneinander von zweckentfremdenden Einquartierungen von Militär, Flüchtlingen, Kranken und anderen durch den Krieg zur Umquartierung gezwungenen Gruppen, einer gleichzeitigen Fortsetzung des Fremdenverkehrs, bei dem bestimmte Personen vorzugsweise aufgenommen werden sollten, und einem fortdauernden Ausflugsverkehr an den Wochenenden. Der Zeitraum 1942/43 stellt dabei insofern eine gewisse Zäsur dar, als sich die Verhältnisse nach der Wende des Krieges verschoben und der Erholungs- und Freizeitverkehr immer mehr in den Hintergrund rückte. Eine Quantifizierung dieser Entwicklung ist nicht möglich. Dass aber bis zuletzt wenigstens ein Minimum an Erholungs- und Freizeitbetrieb aufrecht erhalten blieb, zeigt sich beispielsweise darin, dass die Drachenfelsbahn bis August 1944 während der Sommermonate an den Sonn- und Feiertagen Menschen auf den

⁴⁰ W. Kuckenber, Wirtschafts- und Steuerberater an den Bürgermeister von Königswinter, Königswinter, den 19.3.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 2007; Schadenaufstellungen finden sich in: StAKw, Bestand Königswinter 2008; ein ähnlicher Fall wird geschildert in: Stadt Königswinter an die Kreisgeschäftsstelle der Reichsgruppe Fremdenverkehr in Bonn, Königswinter, den 25.11.1942, in: StAKw, Bestand Königswinter 63.

⁴¹ So z.B. BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 122.

Berg beförderte und erst Anfang September aufgrund der näherrückenden Westfront stillgelegt werden musste.⁴²

6.3. Die Nachkriegszeit

6.3.1. Die Krise nach dem Krieg

Das Kriegsende im Mai 1945 markiert ohne jeden Zweifel eine besonders einschneidende Zäsur für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland und ganz Europa.⁴³ Das wesentliche Kennzeichen der folgenden drei Jahre war die Dominanz der sozialen Not. Die ungeheuren Kriegszerstörungen von Wohnraum und Infrastruktur, die katastrophale Versorgungssituation angesichts der brachliegenden deutschen Wirtschaft, sowie die Unterbringung, Versorgung und Integration der Vertriebenen, Flüchtlinge und Heimkehrer schufen für die Bevölkerung eine Situation der größten alltäglichen Not. Hinzu kamen zusätzliche Belastungen durch die Besatzung in Form von Einschränkungen der Bewegungsfreiheit, Beschlagnahmungen und Übergriffen sonstiger Art. Dabei ist die mentale Belastung des verlorenen Krieges und der traumatischen Kriegserfahrungen der Vergangenheit noch nicht eingerechnet und auch schwer zu bemessen.⁴⁴

Die Not war übergroß. Der Zerstörungsgrad der kleineren mittelrheinischen Gemeinden war sehr verschieden: Während manche Orte wie etwa Erpel oder Oberlahnstein große Zerstörungen zu beklagen hatten, waren viele andere Gemeinden, beispielsweise Linz oder Godesberg, weitgehend verschont geblieben.⁴⁵ Am schlimmsten war die Lage in den größeren Städten, weil hier in der Regel am meisten zerstört war und keine landwirtschaftliche Nebenproduktion verfügbar war. Ein Düsseldorfer brachte die Situation, wie sie sich für die meisten Menschen im zerstörten Nachkriegsdeutschland darstellte, im Sommer 1946 folgendermaßen auf den Punkt: *„Nichts zu essen, nichts zu heizen, nichts anzuziehen, so ist es heute. Von morgen weiß ich nur bestimmt: nichts zu essen, nichts zu heizen, nichts anzuziehen. Und warum es übermorgen anders sein sollte, weiß kein Mensch“*.⁴⁶ Die Großstadt Köln lag nicht nur in Trümmern sondern hatte auch den größten Teil seiner Bevölkerung durch Tod oder Flucht verloren. Besonders nach den schweren Luftangriffen

⁴² Bergbahnen im Siebengebirge AG, Geschäftsbericht 1944/45, in: AHS, Mappe 63 (Bergbahnen, Drachenfels, Petersberg).

⁴³ siehe beispielsweise: FREI, Besatzungsherrschaft, S. 780ff.

⁴⁴ Zur Situation der „Zusammenbruchgesellschaft“ des Nachkriegsdeutschland beispielsweise: KLEBMANN, Staatsgründung, S. 37-65.

⁴⁵ RITZERFELD, Erpel, S. 3; SEIBERT, Zusammenbruch, S. 202; RITZERFELD, Linz, S. 4; Stadt Bad Godesberg, Verwaltungsbericht 1949-1952, S. 14.

⁴⁶ Aus einem Bericht der Zeitung: Sie, Berlin, vom 29.9.1946, zitiert nach: KLEBMANN/WAGNER, Land, S. 87.

von Juni/Juli 1943 hatten große Menschenmassen die Stadt verlassen, so dass sich bei Kriegsende nur etwa 10.000 Menschen im linksrheinischen, und etwa 30.000 Menschen im rechtsrheinischen Köln aufhielten.⁴⁷ In dieser Situation war an Reiseverkehr im Sinne von Erholung und Freizeit nicht zu denken. Sämtliche Hotels und andere Beherbergungsbetriebe waren zerstört, so dass der Verkehrsverein von Köln seine Arbeit in den ersten Nachkriegsjahren zunächst gar nicht wieder aufnahm. Das Werbeamt der Stadt nahm durch seine Auskunftstellen die wichtige Funktion der Information über Adressen und Unterkunftsmöglichkeiten in der zerstörten Stadt wahr. Als Unterkünfte wurde der große Dombunker als Massenquartier zur Verfügung gestellt und im Winter der Dampfer Bismarck als „schwimmendes Hotel“.⁴⁸ Bis zur Währungsreform blieb die Situation in den deutschen Städten und Gemeinden kritisch, da die behördlichen Rationierungen kaum zum Überleben reichten und der Schwarzmarkt den Lebensalltag der Menschen wesentlich bestimmte.⁴⁹

Zum allgemeinen Mangel an Grundversorgungsmitteln kam die katastrophale Verkehrssituation, durch die auch Transportleistungen zum existentiellen Mangel wurden. Da viele Straßen zerstört waren, vor allem aber Fahrzeuge, Reifen und Ersatzteile fehlten, war im Straßenverkehr an Gütertransport kaum zu denken – Personentransporte für Erholungszwecke waren vollkommen illusorisch.⁵⁰ Bei der Eisenbahn war die Situation nicht anders.⁵¹ Außerdem war die Bewegungsfreiheit der Menschen wie auch der Gütertransport durch die unterschiedlichen, gegeneinander abgeschlossenen Besatzungszonen stark eingeschränkt, was das Mittelrheintal in besonderer Weise betraf. Die mittelrheinische Strecke zwischen Köln und Rüdeshcim bzw. Bingen zerfiel in drei Besatzungszonen, deren mehrfach veränderte Aufteilung letztlich den heutigen Bundesländern entsprachen: Der nördliche Abschnitt bis Bad Godesberg bzw. Königswinter/Honnet, also im Bereich des später gegründeten Nordrhein-Westfalen, lag im britischen Besatzungsbereich, die daran südlich angrenzende Strecke war auf dem Gebiet des heutigen Rheinland-Pfalz französisch besetzt, während die kurze rechtsrheinische Rheingau-Strecke unter amerikanischer Besatzung stand.⁵² Angesichts dieser Lage wäre es zumindest 1945 und 1946 aus Sicht der

⁴⁷ Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945/47, S. 3, in: StAK, Ce 21.

⁴⁸ Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945/47, S. 66, in: StAK, Ce 21.

⁴⁹ KLEBMANN, Staatsgründung, S. 49ff.; zur wirtschaftlichen Lage Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg grundlegend: ABELSHAUSER, Wirtschaftsgeschichte, S. 13-45.

⁵⁰ Hiervon zeugen beispielsweise die zahlreichen Erfahrungsberichte an den Regierungspräsidenten von Koblenz aus dem Jahre 1947, in: LHAK, Bestand 441, Nr. 35479.

⁵¹ NICHOLLS, Zusammenbruch, S. 246ff.

⁵² FABER, Rheinlande, S. 457ff.

meisten Menschen noch mehr als in den Kriegsjahren völlig unangebracht gewesen, von Urlaubsreisen zu sprechen.⁵³

Dennoch gab es auch zur größten Krisenzeit vereinzelte Ansätze für Erholungsaktivitäten. Wie schon in den Kriegsjahren das Freizeitverhalten der Bevölkerung eine bemerkenswerte Renitenz gegenüber der allgemeinen Notsituation aufgewiesen hatte, gab es auch in der schweren Nachkriegskrise Versuche der notleidenden Bevölkerung, sich im Rahmen der eingeschränkten Möglichkeiten ein wenig positive Ablenkung zu verschaffen, wie beispielsweise ein erstaunter Beobachter der Karnevals Vorbereitungen in Köln 1947/48 feststellen konnte:

„Sämtliche Brücken lagen im Strom und strangulierten die Stadt ohnegleichen.[...] Im Herbst 1946 waren noch 40.000 Familien ohne eigene Kochgelegenheit. Im Winter 1946/47 wurden auf den Kölner Güterbahnhöfen täglich [...] 18.000 Zentner Briketts gestohlen. Im Frühjahr 1947 bekam der Kölner täglich 800 Kalorien, und seitdem hat er den zugesagten Tagessatz von 1550 Kalorien nie erreicht.[...] Anfang Januar 1948 sofften rund 400 t Milchpulver beim Hochwasser des Rheins, zwar unverschuldet, ab. 80.000 bis 90.000 Kölner sind z.Z. krank, wie der zuständige Stadtrat jetzt bekanntgab. von denen rund 25.000 Tuberkulosekranke nur ¼ Liter Milch bekommen und 70.000 Schulkinder Milch nur noch vom Hörensagen kennen. Obwohl dies alles unwiderlegliche Fakten sind, obwohl keine deutsche Stadt so abgeschlachtet wurde [...], wird uns ein beachtliches Veranstaltungsverzeichnis des ‚Festauschusses des Kölner Karnevals e.V.‘ präsentiert.“⁵⁴

Das Beispiel zeigt, dass es trotz der ungeheuren existentiellen Notsituation in Deutschland positive, lebensbejahende Initiativen in der Bevölkerung gab, sich Raum zu schaffen für Freizeitaktivitäten. Freilich handelte es sich in diesem Fall um die fest im rheinischen Leben verankerte Institution des Karnevals.

Aber auch für den mittelhheinischen Erholungsverkehr lassen sich seit 1947 Ansätze einer allmählichen Wiederbelebung erkennen.⁵⁵ Die meisten Verkehrsämter, so z.B. in Bonn, Königswinter und Honnef, nahmen angesichts der Zunahme der Erholungssuchenden 1947 ihre Tätigkeit wieder auf und auch die Rheinschiffe begannen zur selben Zeit wieder

⁵³ SCHILDT, Wochen, S. 70; zur Nachkriegsnot im Kreis Neuwied beispielhaft und sehr anschaulich: DIETZ, Landkreis, S. 654-679.

⁵⁴ Südkurier vom 3.2.1948, zitiert nach: KLEBMANN/WAGNER, Land, S. 89f.

⁵⁵ Zum Wiederbeginn des Fremdenverkehrs ab 1947 allgemein: WILDE, Zusammenbruch, S. 90f.

mit der Beförderung von Reisenden.⁵⁶ In Kurhotels kam es sogar zu Schwierigkeiten, weil Zimmer, die eigentlich kranken Gästen mit ärztlichem Attest vorbehalten sein sollten, an wohlhabende Urlauber vermietet worden waren.⁵⁷

Trotz solcher Ansätze kann man für die Zeit bis Mitte 1948 von einer Ausnahmesituation sprechen, die sich erst nach der Währungsreform änderte, als sich schlagartig die Regale der Geschäfte füllten und die Versorgungssituation in Deutschland rasch besser wurde. Ein weiterer Schritt zur Normalität wurde im August 1948 mit dem Anschluss der französischen Besatzungszone an die Bizone erreicht, wodurch sich speziell für den Mittelrhein die belastende Problematik der Zonengrenzen aufhob.

6.3.2. Freizeit und Erholung während der Besatzungszeit? – Ansätze zu einer Wiederbelebung des Fremdenverkehrs am Mittelrhein

Spricht man vom Reisen in der Kriegs- und Nachkriegszeit, so drängt sich die Charakterisierung der 40er Jahre als das „Jahrzehnt der Zwangsmigration“ in den Vordergrund.⁵⁸ Unter dem nüchternen Aspekt des Ortswechsels betrachtet, war die Mobilität in dieser Zeit außerordentlich hoch, was mit Erholung und Urlaub nicht im Entferntesten in Zusammenhang zu bringen ist. Während des Krieges waren es zunächst Massen von Soldaten, dann auch zunehmend Flüchtlinge, die durch Europa transportiert wurden. Nach Kriegsende waren zahllose Heimkehrer, wiederum Flüchtlinge, Vertriebene und alliierte Streitkräfte, aber auch Geschäftsleute, „Geschäftemacher“ und Menschen auf „Hamsterfahrten“ im zerstörten Deutschland unterwegs – *„Zeitgenossen hatten den Eindruck, dass die gesamte Gesellschaft auf Wanderschaft sei“*.⁵⁹ Und dennoch: So schrecklich die Situation nach dem Krieg auch war, so schnell wurde in den Fremdenverkehrsgemeinden von einer Wiederbelebung des Fremdenverkehrs gesprochen – das ist verständlich, wenn man bedenkt, dass für die Ortschaften der Fremdenverkehr zur Haupteinkommensquelle zählte und entsprechend schnell dieser Erwerbszweig wieder in Gang kommen musste. Auch wenn es noch kaum touristische Nachfrage gab, musste in Erwartung besserer Zeiten für die Zukunft geplant werden. Welche Probleme sich dabei den einzelnen Kommunen stellten, sollen die folgenden Beispiele aus Bad Godesberg und Königswinter veranschaulichen.

⁵⁶ W. Knieper an den Stadtdirektor in Bad Godesberg, Bad Godesberg, den 5.4.1948, in: StAB, Go 8057; LVV Rheinland, Rundschreiben vom 16.8.1963, S. 5, in: HStAD, RW 12-5123.

⁵⁷ Stadtdirektor von Bad Honnef an den Deutschen Städtebund, Bad Honnef, den 11.2.1948, in: HStAD, RW 12-953; hierzu auch: WILDE, Zusammenbruch, S. 91.

⁵⁸ SCHILDT, Wochen, S. 69.

⁵⁹ BRUNN, Zeit, S. 177.

6.3.2.1. Das Beispiel Bad Godesberg

In Bad Godesberg trug der Bürgermeister bereits Weihnachten 1945 den Besatzern seine Gedanken vor, nach denen „*der Fremdenverkehr für Bad Godesberg eine sehr wichtige Erwerbsquelle darstelle und dass [...] – wenn auch einstweilen noch nicht an eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs zu denken sei – doch schon Vorbereitungen für eine Wiederankurbelung getroffen werden können*“.⁶⁰ Diesen Bestrebungen stand entgegen, dass die Stadt, die vergleichsweise geringe Kriegsschäden hatte⁶¹, überfüllt war mit Flüchtlingen und Besatzungstruppen. Die Einwände, die dem Bürgermeister zu seinen Ideen für eine Ankurbelung des Fremdenverkehrs entgegengebracht wurden, bezogen sich in erster Linie auf die mangelnden Transportkapazitäten, insbesondere auf den Rheinschiffen.⁶² Auch die katastrophale Versorgungssituation machte es zumindest im ersten Jahr nach dem Krieg undenkbar, von einer Wiederankurbelung des Fremdenverkehrs zu sprechen. So war es in Godesberg 1946 kaum möglich, „*während eines kurzen Aufenthaltes in einem öffentlichen Lokal ein warmes Essen zu erhalten*“.⁶³ Zudem waren fast alle der in Frage kommenden Hotels von den Besatzungsmächten besetzt, was für die Kommune besonders ärgerlich war, weil bereits Anfang 1946 ein Reisebüro beim Verkehrsverein angefragt hatte, ob die Stadt im Sommer Gäste hätte aufnehmen können.⁶⁴ Die Situation besserte sich zunächst kaum. Noch im Frühjahr 1947 verfügte der Ort lediglich über 55 Fremdenbetten – gegenüber 1.215 vor dem Krieg.⁶⁵ Zu dieser Zeit waren von den 24 Hotels und Gasthöfen des Ortes 13 von den Besatzungsbehörden beschlagnahmt, drei mit Ostvertriebenen belegt, zwei waren freigegeben aber noch nicht instand gesetzt und nur sechs waren im normalen Betrieb. Von den drei größeren Cafés war nur eines für die Zivilbevölkerung zugänglich.⁶⁶ Dabei ging es nicht nur um den Fremdenverkehr, sondern auch um Fragen der Grundversorgung der Bevölkerung. Insbesondere die Bemühungen der behördlichen Stellen, sich für die Wiederinbetriebnahme von Gaststätten und deren Versorgung mit Lebensmitteln einzusetzen, war nur in langfristiger Sicht durch die Hoffnung auf eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs motiviert. Denn die erste Sorge galt der notleidenden Bevölkerung, für die die Gaststätten auch eine versorgende Funktion

⁶⁰ Der Bürgermeister von Bad Godesberg, Vermerk vom 24.12.1945, in: StAB, Go 1306.

⁶¹ Stadt Bad Godesberg, Verwaltungsbericht 1949-1952, S. 14.

⁶² Der Bürgermeister von Bad Godesberg, Vermerk vom 24.12.1945, in: StAB, Go 1306.

⁶³ SPD-Ortsgruppe Bad Godesberg an den Bürgermeister, Bad Godesberg, den 10.2.1946, in: StAB, Go 1306.

⁶⁴ Reisebüro Auffarth an den Verkehrsverein Bad Godesberg, o.O. o.J. (etwa Frühjahr 1946), in: StAB, Go 1306.

⁶⁵ Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 10.3.1947, in: StAB, Go 1306.

⁶⁶ Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 3.5.1947, in: HStAD, RW 12-955.

übernehmen mussten, da viele, besonders die untergebrachten Evakuierten, kaum Lebensmittel, v.a. aber auch keine Kochmöglichkeiten hatten. Verschärft wurde die Lage dadurch, dass viele der früheren Gaststätten wegen der Versorgungssituation leer standen.⁶⁷ In einem beinahe schon pathetischen Appell wandte sich die Stadt Bad Godesberg an die Militär-Regierung in Bonn, dass „wenn die gegenwärtigen Zustände noch jahrelang andauern, unsere Stadt zwangsläufig dem Ruin entgegengeht“.⁶⁸ Dabei hatte man sich zum Ziel gesetzt, nicht nur den Fremdenverkehr zu fördern, sondern die Stadt darüber hinaus auch als Ort für Kongresse und Tagungen zu profilieren.⁶⁹ In wachsendem Maße fanden Kongresse statt, klagte die Stadt gegenüber den Besatzern, bei denen es aber immer sehr problematisch sei, die Teilnehmer unterzubringen, da die Bettenkapazitäten wegen der in den Hotels untergebrachten Besatzungsmitglieder und Bombengeschädigten zu gering seien.⁷⁰ Aus diesem Grund wandte sich die Stadt auch in Flugblättern an die Bevölkerung mit der Bitte, für Tagungsgäste private Quartiere zur Verfügung zu stellen.⁷¹ Über das Problem der Schlafgelegenheiten hinaus wurde als besonders schmerzhaft empfunden, dass das Kurhaus Redoute, das die Stadt 1920 erworben und unter anderem als Ort für Kongresse genutzt hatte, durch die Besatzungsmächte beansprucht wurde.⁷² Das Beispiel zeigt, wie schnell nach dem Krieg über eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs nachgedacht wurde, gleichzeitig wird aber auch deutlich, auf welche Probleme die Kommunen dabei stießen: Der Mangel an Transport-, Beherbergungs- und Versorgungsmöglichkeiten war eine gewaltige Hürde für die Wiederankurbelung des Fremdenverkehrs.

6.3.2.2. Das Beispiel Königswinter/Drachenfels

In Königswinter waren die Probleme nach dem Krieg ähnlich gelagert wie in Godesberg:

„Fast alle größeren Hotels waren beschädigt, einige gar zerstört, viele zweckentfremdet und im Sommer 1945 gab es kaum zwei Dutzend frei verfügbare

⁶⁷ Der Bürgermeister von Bad Godesberg an den Oberpräsidenten der Nord-Rheinprovinz, Bad Godesberg, den 19.2.1946, in: StAB, Go 1306.

⁶⁸ Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 3.5.1947, in: HStAD, RW 12-955.

⁶⁹ Bürgermeister und Stadtdirektor von Bad Godesberg an den Herrn Regierungspräsidenten von Köln, Bad Godesberg, den 2.2.1948, in: StAB, Go 8057; LVV Rheinland an den Stadtdirektor von Bad Godesberg, Bad Godesberg, den 9.3.1949, in: StAB, Go 1306.

⁷⁰ Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 3.5.1947, in: HStAD, RW 12-955.

⁷¹ Stadtdirektor und Bürgermeister von Bad Godesberg: Flugblatt „Für Tagungen werden Quartiere gesucht“, Bad Godesberg, den 20.7.1947, in: StAB, Go 6142.

⁷² Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 3.5.1947, in: HStAD, RW 12-955.

Hotelbetten mehr in einer Stadt, die vor dem Kriege fast 2000 Übernachtungsmöglichkeiten aufwies“.⁷³

Auch hier stand die alltägliche Not der Besatzungszeit mit den Versorgungsengpässen und den überfüllten Flüchtlingsquartieren im Vordergrund. Trotzdem waren die Planungen für den Wiederaufbau eng an dem Ziel orientiert, Königswinter wieder als Fremdenverkehrs-ort herzurichten.⁷⁴ Dabei setzte man auf die Attraktivität einer durch geplante Neubauten verschönerten Rheifront der Stadt, auf kleinere Attraktionen wie das Stadttheater, „*ein zugkräftiges und gutgeleitetes Operettentheater*“⁷⁵, und auf die örtliche Weinspezialität „Drachenblut“. Vor allem aber kalkulierte man zurecht mit den geringen finanziellen Möglichkeiten, die die deutsche Bevölkerung in der Zukunft haben würde. Deswegen sei damit zu rechnen, dass die Menschen mittelfristig keine Fernreisen machen würden. Hier sah man die Chance für den Mittelrhein, sich wieder als Fremdenverkehrsregion zu etablieren. Dabei schielte man in Königswinter besonders auf Gäste aus dem Ruhrgebiet und die großstädtische Bevölkerung des Rheinlands. Schon 1946 formulierte ein Architekt solche Überlegungen im Zusammenhang mit Planungen eines Freibades folgendermaßen:

„Dieser Gedanke ist ausgezeichnet im Hinblick auf die Nähe der vollkommen zerstörten Großstädte und die Unmöglichkeit in absehbarer Zeit große Ferienreisen unternehmen zu können. Es bleibt daher nur das Siebengebirge als Eldorado, Friede-, Ruhe- und Erholungsspender für die nächsten Jahrzehnte, als wirklich idealer Erholungsort übrig.“⁷⁶

Auch Anfang 1948 konnte man noch kaum von Fremdenverkehr in Königswinter sprechen – „*die Hotels sind belegt, aber nicht von Urlaubern und Ausflüglern*“ beschrieb eine Zeitungsmeldung die Situation in der Stadt. Dafür kamen aber seit 1947 wieder erste Ausflugsgäste vor allem aus den Städten der Umgebung, aus Köln, Siegburg und Bonn oder mit der Fähre aus Godesberg.⁷⁷ Einige wenige Übernachtungsgäste konnten vom Ver-

⁷³ Bericht „Königswinter und sein Fremdenverkehr“, ca. 1958/59, in: StAKw, Bestand Königswinter 2991; zu den Kriegsbeschädigungen in der Stadt auch: Bürgermeister von Königswinter an den Landrat von Siegburg, Königswinter, den 17.7.1945, in: StAKw, Bestand Königswinter 1243.

⁷⁴ Hierzu rückblickend: Bericht von Verkehrsdirektor Hoyer: Das Jahr 1957 im Spiegel der Verkehrszahlen; Bericht „Königswinter und sein Fremdenverkehr“, o.A. o.D., beides in: StAKw, Bestand Königswinter 2991.

⁷⁵ dpd-Meldung: „Eine der meistbesuchten Städte Europas“, Siegburg, den 25.1.1948, in: StAKw, Bestand Königswinter 792.

⁷⁶ Architekt Koep an den Bürgermeister von Königswinter, Königswinter, den 2.9.1946, in: StAKw, Bestand Königswinter 1975.

⁷⁷ dpd-Meldung: „Eine der meistbesuchten Städte Europas“, Siegburg, den 25.1.1948, in: StAKw, Bestand Königswinter 792.

kehrsammt in Privatquartieren untergebracht werden.⁷⁸ Seit März 1947 war die Drachenfelsbahn wieder in Betrieb, wegen des Kohlemangels aber nur an Sonn- und Feiertagen.⁷⁹ Von einem echten Hochbetrieb im Ausflugsverkehr wurde nach dem Krieg erstmals wieder im Frühjahr 1948, insbesondere an Pfingsten, berichtet: Allein an den beiden Pfingsttagen sollen etwa 40.000 Personen mit der Fähre von Godesberg nach Königswinter übersetzt sein. Und auch die anderen Verkehrseinrichtungen, die Rheindampfer und Zahnradbahn auf den Drachenfels seien voll ausgelastet gewesen.

*„Begünstigt durch das hochsommerliche Wetter waren schon tagelang vor und nach Pfingsten alle Unterkunftsmöglichkeiten ausverkauft und sehr viele Reisende, die nicht zeitig vorgesorgt hatten, mussten abgewiesen werden. Im Gebirge und am Ufer des Rheines waren Zelte von Wanderern und Jugendgruppen aufgeschlagen“.*⁸⁰

Bei dem so beschriebenen Hochbetrieb des Frühsommers 1948 kamen mehrere Faktoren zusammen: Zum einen hatte sich wie schon erwähnt seit 1947 neben der weiterhin bestehenden sozialen Not auch in den Städten eine gewisse Normalisierung und Besserung der Lebensbedingungen eingestellt, die es einigen Menschen erlaubte, eine Ausflugsfahrt ins Siebengebirge zu unternehmen. Zum zweiten hatte die englische Besatzungsbehörde im Mai 1948 ein frisch renoviertes Hotel, das eigentlich freigegeben worden war, erneut beschlagnahmt, um darin Familien der Besatzungsmacht unterzubringen, die von dort aus „*Rhine Trips*“ unternahmen. Eigens zu diesem Zweck wurde ein spezieller Dampfer in Königswinter stationiert.⁸¹ Zum dritten tritt hier ein Phänomen entgegen, dass in den meisten deutschen Fremdenverkehrsgemeinden im Mai und Juni 1948 beobachtet wurde: Denn kurz vor der Währungsreform versuchten viele der Menschen, die über den Krieg ein größeres Geldvermögen hinweg gerettet hatten, dieses Geld angesichts des bevorstehenden Währungsschnitts auszugeben, solange es noch gültig war. Aus einigen deutschen Seebädern wurde sogar berichtet, dass sich dort in dieser Zeit „*ein zu den Nachkriegsnöten in krassem Kontrast stehendes Luxusleben*“ entwickelt habe.⁸² Auch wenn am Mittelrhein

⁷⁸ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadt- und Amtsrentmeister, betr. Verkehr in Königswinter im Monat Juni 1948, Königswinter, den 15.7.1948, in: AHS, Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

⁷⁹ 100 Jahre Drachenfels. 1883-1983, in: AHS, Mappe 63 (Bergbahnen, Drachenfels, Petersberg).

⁸⁰ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadt- und Amtsrentmeister, betr. Verkehr in Königswinter im Monat Mai 1948, Königswinter, den 2.6.1948, in: AHS, Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

⁸¹ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadt- und Amtsrentmeister, betr. Verkehr in Königswinter im Monat Mai 1948, Königswinter, den 2.6.1948, in: AHS, Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

⁸² WILDE, Zusammenbruch, S. 92.

solche Extreme nicht beobachtet wurden, weist die Tatsache, dass vor dem Währungsschnitt ein sehr starker Betrieb herrschte und unmittelbar danach der Fremdenverkehr für kurze Zeit völlig zum Erliegen kam, darauf hin, dass bis zum 20. Juni 1948 auch in den mittelhheinischen Ausflugszielen viele derartig motivierte Menschen unterwegs waren, um ihre Reichsmark-Reste auszugeben.⁸³

6.3.2.3. Der Personenfahrbetrieb der Köln-Düsseldorfer

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für den Wiederbeginn des Reiseverkehrs war der Schiffsverkehr auf dem Rhein. Die Köln-Düsseldorfer nahm ihren Fahrbetrieb zum 1. Mai 1946 wieder auf – zunächst allerdings nur mit einem durch die britische Militärregierung stark eingeschränkten Fahrplan, der wöchentlich lediglich zwei Fahrten von Köln nach Honnef vorsah. Zunächst stand für die Personenbeförderung nur ein Dampfer – mit dem zeitgemäßen Namen „Frieden“ – zur Verfügung. Im Juni und Juli 1946 kamen zwei weitere Schiffe hinzu, nachdem die Besatzungsbehörden infolge der Bemühungen der Kölner Stadtverwaltung die Beschränkungen gelockert hatten. Im Sommer 1946 wurde täglich eine Fahrt von Köln nach Honnef und zurück angeboten, dreimal wöchentlich gab es eine Fahrt von Düsseldorf über Köln nach Königswinter und zurück. Ausdrücklich war hier schon die Rede davon, dass es sich um Angebote für die erholungsbedürftige großstädtische Bevölkerung handelte.⁸⁴

Natürlich war der Betrieb sehr eingeschränkt, da weiterhin Dampfer beschlagnahmt waren, ein großer Treibstoffmangel herrschte und die interzonale Grenze südlich von Königswinter nicht überschritten werden durfte, wodurch eine Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs auf der Strecke Köln-Mainz nicht möglich war.⁸⁵ Verkehrsuntüchtige Schiffe und Dampfer außerhalb der Fahrzeit wurden wie schon erwähnt in den zerstörten Städten Düsseldorf und Köln als Hotelschiffe eingesetzt, um der Bettennot etwas Abhilfe zu verschaffen.⁸⁶

Parallel zur beschriebenen Situation in Königswinter war auch bei der Köln-Düsseldorfer im ersten Halbjahr 1948 großer Andrang auf den Schiffen. Die Gesellschaft betrieb drei

⁸³ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadt- und Amtsrentmeister, betr. Verkehr in Königswinter im Monat Juni 1948, Königswinter, den 15.7.1948, in: AHS, Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

⁸⁴ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für 1946, in: StAD, XXIII 789, Blatt 6.

⁸⁵ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für 1947, in: StAD, XXIII 789, Blatt 10.

⁸⁶ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für 1947, in: StAD, XXIII 789, Blatt 10; Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945/47, S. 66, in: StAK, Ce 21.

Schiffe in Köln, ein Schiff in Düsseldorf, eins in Frankfurt und eins in Wiesbaden, alle außerhalb der französischen Besatzungszone, durch die eine Durchfahrt bis August 1948 nicht möglich war. Trotz dieser Behinderungen war nach Auskunft der Geschäftsberichte vom Frühjahr 1948 bis zur Währungsreform „*der Ausflugsverkehr [...] sehr rege*“.⁸⁷ Danach blieben auch auf den Schiffen die Fahrgäste zunächst aus.

6.3.3. Wiederaufbau von Verbandsstrukturen und Beginn der Verbandstätigkeit

Parallel und begleitend zum Wiederaufbau von Fremdenverkehrsstrukturen in Deutschland und der allmählichen Wiederbelebung des Fremdenverkehrs überhaupt fand die Rekonstruktion und teilweise Neuordnung der Verkehrsverbände und -vereine auf allen administrativen Ebenen statt.

Im Verlaufe des Krieges hatte sich die Arbeit der Fremdenverkehrsorganisationen bei den eigentlichen Hauptaufgaben Werbung, Koordinierung und Lobbyfunktionen immer mehr reduziert und war zuletzt gänzlich eingestellt worden. Der Landesfremdenverkehrsverband Rheinland hatte sich in den letzten Kriegsmonaten darauf beschränkt, die Funktionsfähigkeit des Verbandes durch die Zahlung von Rechnungen und Gehältern sowie kriegsbedingte Verlagerungen wertvoller Unterlagen u.ä. aufrecht zu erhalten. Hinzu kamen andere kriegsalltägliche Probleme wie etwa die Einquartierung einer anderen an ihrem eigentlichen Standort ausgebombten Organisation in das eigene Dienstgebäude.⁸⁸

Nach dem Krieg standen zunächst die Widrigkeiten des Nachkriegsalltags, Beschlagnahmungen des Dienstgebäudes, umständliche Genehmigungsverfahren und sonstige Probleme im Vordergrund. Daneben wurde aber schon bald damit begonnen, sich neu zu orientieren und um einen Neuaufbau des Verbandes zu bemühen. In einer Denkschrift vom Februar 1946 formulierte der Geschäftsführer des LVV Rheinland Ochs im Hinblick auf eine neu zu bildende Organisationsstruktur des rheinischen Fremdenverkehrs das Ziel, „*die Belange des Fremdenverkehrs wieder in die Hand zu nehmen und diesen durch Erfahrungsaustausch seiner Fachleute, zeitgemäße Ideen und Möglichkeiten und Anpassung an die veränderten Lebensverhältnisse neuen Impuls zu geben*“.⁸⁹ Das von Ochs in seiner Denkschrift in zwanzig Punkten ausdifferenzierte Aufgabenfeld eines zukünftigen Verbandes enthielt im Wesentlichen die gleichen Bereiche wie vor dem Krieg: „*Zusammenfassung der am Fremdenverkehr interessierten Stellen zur Förderung aller*

⁸⁷ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für die Zeit vom 1.1.1948 bis 20.6.1948, in: StAD, XXIII 789, Blatt 14.

⁸⁸ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 51f.

⁸⁹ Kunibert Ochs: Gedanken und Zahlen zur Wiederbelebung des Fremdenverkehrs, Bad Godesberg, den 20.2.1946, S. 11, in: StAB, Go 1306.

Angelegenheiten des Fremdenverkehrs“, Beratung, Information, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung sowie infrastrukturelle Maßnahmen beispielsweise bei der Betreuung des Rheinhöhenweges oder der Neugestaltung des Jugendherbergswesens.⁹⁰ Besonders hervorgehoben wurde in der Denkschrift wie auch in anderen Überlegungen zur Fremdenverkehrsförderung in dieser Zeit die Bedeutung des Ausländerverkehrs. Gerade für das Rheinland mit seinem traditionell hohen Ausländeranteil unter den Besuchern musste es zu den wichtigsten Zielen gehören, die durch den Krieg abgebrochenen Kontakte zum Ausland wieder herzustellen. Interessanterweise wurden hier wieder – genau wie nach dem Ersten Weltkrieg – volkswirtschaftliche Argumente der Zahlungsbilanz ins Feld geführt: Wieder wurden die touristischen Dienstleistungen – volkswirtschaftlich korrekt – als „unsichtbare Exportleistungen“ charakterisiert und dadurch in ihrer volkswirtschaftlichen und auch devisenwirtschaftlichen Bedeutung besonders hervorgehoben.⁹¹

Nachdem sich der Verband zunächst ohne Aufgabenfeld und organisatorische Fixierung etwas orientierungslos in der Schwebe befunden hatte, bekam er Anfang 1947 durch den Verkehrsminister des neu konstituierten Landes Nordrhein-Westfalen die Genehmigung zur Neugründung. Bis dahin hatten sich die Besatzungsbehörden mit der Genehmigung schwer getan, weil die Notwendigkeit der Tourismusförderung in der Nachkriegsnot für die Alliierten nicht einsehbar gewesen war. Nun aber konnte der Verband am 4. März 1947 zu seiner ersten Nachkriegstagung auf der Godesburg zusammenkommen.⁹² Im Unterschied zur Situation während des Nationalsozialismus stellte die neue Satzung in enger Orientierung an die Statuten aus der Zeit vor 1933 die Verbandstätigkeit wieder auf eine demokratische Grundlage und sah auch keine Zwangsmitgliedschaft der Fremdenverkehrsgemeinden oder sonstiger Rechtspersonen mehr vor.⁹³ Hinsichtlich des Rheintales war die Neugründung des LVV Rheinland allerdings mit dem Problem verbunden, dass das Gebiet, für das vormals der Verband zuständig gewesen war, nun in drei Besatzungszonen zerfiel, aus denen die Bundesländer Nordrhein-Westfalen (britische Besatzungs-

⁹⁰ Kunibert Ochs: Gedanken und Zahlen zur Wiederbelebung des Fremdenverkehrs, Bad Godesberg, den 20.2.1946, S. 12f., in: StAB, Go 1306.

⁹¹ Kunibert Ochs: Gedanken und Zahlen zur Wiederbelebung des Fremdenverkehrs, Bad Godesberg, den 20.2.1946, S. 2, in: StAB, Go 1306; die gleiche Argumentation findet sich beispielsweise auch in Anträgen von Privatleuten zum Betrieb einer Fremdenpension, in: Bericht über die Wohnsituation vom 28.1.1948 (o.A.), in: LHAK, Bestand 441, Nr. 44605-07; rückblickend zur Bedeutung des Wiederanknüpfens der Beziehungen zum Ausland: Bericht „Königswinter und sein Fremdenverkehr“, ca. 1958/59, in: StAKw, Bestand Königswinter 2991

⁹² Stadt Bad Godesberg an die Militärregierung in Bonn, Bad Godesberg, den 10.3.1947, in: StAB, Go 1306; siehe zu den Auseinandersetzungen im Vorfeld der Neugründung des Verbandes: 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 53-57.

⁹³ Vgl. Satzung des LVV Rheinland e.V., §3, in: 50 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland, S. 111.

ne), Rheinland-Pfalz (französische Besatzungszone) und Hessen (amerikanische Besatzungszone) hervorgegangen waren bzw. noch hervorgehen sollten. Da sich die Besatzungsbehörden dagegen sperrten, zonenübergreifende Verbände zu akzeptieren, konnte kein einheitlicher, das ganze Gebiet umfassender Verband mehr gegründet werden. Statt dessen entstanden neben dem LVV Rheinland 1947 und 1948 zwei weitere Landesverkehrsverbände, die für die südlichen Teilabschnitte des Mittelrheins zuständig waren: der Fremdenverkehrsverband Rheinland-Pfalz in Koblenz und der LVV Hessen in Wiesbaden.⁹⁴ Dadurch war das Gebiet des Mittelrheins, das eigentlich als einheitliches Fremdenverkehrsgebiet aufzufassen und bis dahin ja auch so behandelt worden war, hinsichtlich der verbandsmäßigen Betreuung und Vermarktung zerschnitten. Um diesem Problem zu begegnen, gründeten die betroffenen Verbände im Oktober 1948 in Koblenz eine Arbeitsgemeinschaft der Rheinischen Verkehrsverbände, in der gemeinsame Werbeinitiativen ausgearbeitet und andere, das Rheingebiet betreffende Fragen diskutiert und koordiniert wurden.⁹⁵

Zeitlich parallel wurden auch auf übergeordneter Ebene die Dachverbände wieder gegründet. Neben der organisatorischen Separierung des Deutschen Bäderverbandes⁹⁶ und des Bundes Deutscher Verkehrsverbände⁹⁷ war für die weitere Entwicklung der Förderung des Fremdenverkehrs in und nach Deutschland insbesondere die Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr (DZF) von großer Bedeutung, deren Gründung auf einem Zusammentreffen der Landesverkehrsverbände und der kommunalen Spitzenverbände im Februar 1948 in Bonn vereinbart wurde mit dem Ziel, einen „Kopf für sämtliche Fremdenverkehrsbelange“ zu bilden.⁹⁸ Am 25. Mai 1948 wurde die Organisation in Wiesbaden durch den Generaldirektor der Eisenbahn und den Vorsitzenden des Bundes Deutscher Verkehrsverbände unter Beteiligung zahlreicher weiterer Vertreter „der an der Fremdenverkehrswirtschaft beteiligten Körperschaften, Verbände und Vereinigungen“ ins Leben gerufen und trat mit

⁹⁴ Der Fremdenverkehrsverband Rheinland-Pfalz wurde im Juni 1947, der Landesverkehrsverband Hessen im August 1948 gegründet; siehe: BERNHAUER, Fremdenverkehrsverband, S. 122f.; hierzu außerdem: BÖTTCHER, Fremdenverkehr, S. 207; Broschüre: 10 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND-PFALZ. 1947-1957, S. 1, in: AFVRP.

⁹⁵ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 61f.

⁹⁶ Vier Jahre Deutscher Bäderverband, von Hauptgeschäftsführer W. Voigt etwa Ende 1950, S. 4, in: AFVRP; siehe außerdem: NOHL, Bäderverband, S. 38-58.

⁹⁷ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 1, in: HStAD, RW 12-899; Bernhauer, Fremdenverkehrsverband, S. 105; 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 67-75.

⁹⁸ Deutscher Städtebund, Pressemitteilung vom 23.2.1948, in: HStAD, RW 12-899; hierzu auch: TIETZ, Tourismus, S. 803-810.

ihrer vorrangigen Aufgabe, im Ausland für deutsche Reisegebiete zu werben, in die Tradition der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr.⁹⁹

6.4. Zwischenfazit: Krieg und Nachkriegszeit

Während des Krieges war ein normaler Fortgang des Reiseverkehrs selbstverständlich nicht möglich, da die Erfordernisse des Kriegsalltags Freizeit und Erholung in den Hintergrund rücken ließen. Andererseits war auch von Seiten des NS-Regimes zumindest in den ersten Kriegsjahren bis 1942 eine Fortsetzung des Erholungsverkehrs in eingeschränktem Rahmen durchaus erwünscht, um der zermürbten Bevölkerung die Möglichkeit einer mentalen Festigung zu geben und somit die „Heimatfront“ zu stabilisieren. Die Fortsetzung des Reise- und Ausflugsverkehrs in den 40er Jahren bedeutete für viele Menschen Realitätsverdrängung, Zerstreung und Ablenkung von der alltäglichen Not, während gleichzeitig auch trotzig Stimmen eine „Jetzt-erst-recht-Haltung“ zum Ausdruck brachten. Seit 1943 wurden die Möglichkeiten für einen Erholungsverkehr jedoch zunehmend eingeschränkt, da sich die zivilen Transportkapazitäten drastisch verringerten und viele Hotels zu Lazaretten umfunktioniert wurden.

Nach dem Krieg dominierte die Notsituation, in der das Reisen zur Notwendigkeit für Heimkehrer, Vertriebene oder Nahrungssuchende wurde, an Urlaubsreisen aber nicht zu denken war. Die gewaltige soziale Not, die Kriegszerstörungen, Beschlagnahmungen, Einquartierungen von Vertriebenen und Flüchtlingen und die Einschränkungen der Besatzungssituation machten 1945/46 jegliche Art von Tourismus völlig unmöglich. Ab 1947 allerdings wurden die Einrichtungen des Fremdenverkehrs am Mittelrhein parallel zur steigenden Nachfrage nach Freizeit und Erholung allmählich wieder in Betrieb genommen und die Organisationsstrukturen wieder aufgebaut. Schon vor der Währungsreform entstand in manchen Gemeinden ein reger Ausflugsverkehr, der einen ersten Ansatz für die expansive Entwicklung der folgenden Jahre darstellte.

⁹⁹ Bund Deutscher Verkehrsvereine, Pressemitteilung vom 26.5.1948; Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Satzung, §2, in: HStAD, RW 12-900.

7. Aufschwung im „Wirtschaftswunder“

7.1. „Wirtschaftswunder“ und „Wohlstandsgesellschaft“

Die Ergebnisse einer großen Umfrage des Allensbach-Instituts von 1955 fasste der Demoskop Otto Lenz hinsichtlich der Lage der Bevölkerung in Deutschland folgendermaßen zusammen:

„Die Majorität verdient erträglich. Selbst in der Arbeiterschaft bestätigt ja heute der größere Teil auf Befragen, gut oder ausreichend zu verdienen. Die Arbeitsplätze sind nach menschlichem Ermessen gesichert. Von der panischen Furcht vor Arbeitslosigkeit, wie sie 1949, 1950 und 1951 umging, kann nicht mehr die Rede sein. Überall besteht ein üppiges Warenangebot. Die Währung ist gesund – und von unserem ziemlich harten Geld darf man auch genug ins Ausland mitnehmen, wo es überall und gern gewechselt wird. Das sind Verhältnisse, wie wir sie in unserem Land seit 1913 nicht mehr kennengelernt haben“.¹

Mit dieser Hebung des Lebensstandards ging ein Wandel des Lebensstils einher, der sich in der Ausnutzung neuer Konsummöglichkeiten ebenso niederschlug wie in einer veränderten Einstellung zu Freizeit und Freizeitgestaltung. Hierzu Lenz: *„Der arbeitende Mensch meldet unter so günstigen sozialen Existenzbedingungen seinen Anspruch nach Erweiterung der Freizeit nachdrücklicher an, als er es in Zeiten einer wirtschaftlichen Krise täte“*. Die Arbeitnehmer *„wollen mehr vom Leben haben, sie wollen ihre Freizeit, um ihren Lebensstandard – das Motorrad, den Musikschränk – auch zu genießen“*.²

Hier wurde ein Aspekt mitgedacht, der einen wichtigen Interpretationsansatz für das Konsum- und Freizeitverhalten der 50er Jahre liefert: der durch die krisenhafte Zwischenkriegszeit zurückgestaute Bedarf, dem die neuen Wohlstandsmöglichkeiten in den 50er Jahren, bzw. die Rahmenbedingungen, die sich den Menschen im „Wirtschaftswunder“ boten, zum Durchbruch verhelfen.³

In den Jahren nach der Währungsreform entstand ein sozioökonomischer Rahmen, der die nötigen Voraussetzungen für einen neuen Lebensstil der deutschen Bevölkerung bot. In Ausnutzung enormer Rekonstruktionspotentiale und der Einbindung in die kapitalistische

¹ LENZ, Wirklichkeit, S. 10f.

² Ebenda, S. 13f.

³ Dies heben beispielsweise hervor: SCHERRIEB, Massentourismus, S. 109; SCHILDT, Pause, S. 395-401; PRAHL, Entwicklungsstadien, S. 95-108; BAUSINGER, Reiseweltmeister, S. 29f.; STORBECK, Entwicklungsbedingungen.

Weltwirtschaft war auf Grundlage einer stabilen Währung in Deutschland ein Wirtschaftswachstum in Gang gekommen, durch das bereits in den fruhlen 50er Jahren das große Problem der Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit im Wesentlichen überwunden werden konnte. Gemessen an der Kaufkraft war schon um 1950 das Lohnniveau von 1938/39 etwa wieder erreicht. Im weiteren Verlauf des Jahrzehnts stiegen die Einkommen um durchschnittlich 10% jährlich, was nach und nach zu einem im Vergleich zu den Vorjahren bemerkenswerten Wohlstand der Menschen führte, auch in den schlechter verdienenden Bevölkerungsschichten.⁴ Schließlich wurde 1957 mit der Sicherung, Anhebung und Dynamisierung der Renten auch für die älteren Menschen der Lebensstandard deutlich verbessert.⁵

7.1.1. Strukturelle Voraussetzungen für die Wiederbelebung des Reiseverhaltens: der freie Samstag, Urlaubsregelungen und Verbesserungen der Infrastruktur

Bei der Arbeitszeit kam es bis Mitte der 50er Jahre zu keinen einschneidenden Veränderungen gegenüber der Situation, die seit der Weimarer Republik an den deutschen Arbeitsplätzen herrschte.⁶ Zwar reduzierte sich in den ersten Nachkriegsjahren die durchschnittliche Arbeitszeit aufgrund von Stockungen in den Arbeitsabläufen infolge von Engpässen bei der Materialversorgung und den geringen Energie- und Transportkapazitäten, 1950 lag die durchschnittliche betriebliche Wochenarbeitszeit aber wieder wie vor dem Krieg bei 48 Stunden und veränderte sich bis Mitte der 50er Jahre nur unwesentlich.⁷ Eine für das Freizeitverhalten wesentliche Veränderung war aber die Einführung der Fünf-Tage-Woche, also des freien Samstags. Manche Betriebe hatten diese Regelung schon vor der Währungsreform angesichts des Arbeitsmangels in dieser Zeit eingeführt und waren nicht selten dabei geblieben, andere übernahmen erst später den freien Samstag oder richteten den wöchentlichen Wechsel der Fünf- und Sechs-Tage-Woche ein. Nach unterschiedlichen Schätzungen dürften in der ersten Hälfte der 50er Jahre in der deutschen Industrie zwischen 30 und 40% der Betriebe die Fünf-Tage-Woche eingeführt gewesen sein, während der Rest der Erwerbsbevölkerung etwas verzögert in den Genuss des „langen Wochenendes“ kam.⁸ Durch die Schaffung des zweitägigen Wochenendes für die

⁴ Zu den finanziellen Möglichkeiten privater Haushalte: SCHILDT, *Zeiten*, S. 100-108; sehr anschaulich die Darstellung bei: WILDT, *Beginn*, S. 64-75; zur Situation der Arbeiter: MOOSER, *Abschied*, S. 163ff.

⁵ Hierzu beispielsweise: HENTSCHEL, *Geschichte*, S. 159-176.

⁶ Zur Untersuchung der Arbeitszeitentwicklung in der Bundesrepublik grundlegend: SCHUDLICH, *Abkehr*; SCHILDT, *Zeiten*, S. 79-87.

⁷ SCHILDT, *Zeiten*, S. 80.

⁸ Ebenda, S. 81.

Mehrheit der deutschen Bevölkerung wurde eine wesentliche Voraussetzung für eine Veränderung und Ausweitung der Freizeit geschaffen,⁹ denn es ist davon auszugehen, dass die Verlängerung des Wochenendes die Möglichkeit und Bereitschaft, Ausflüge zu tätigen, gesteigert haben dürfte. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass schulpflichtige Kinder samstags in der Regel nicht frei hatten – der schulfreie Samstag wurde erstmals 1956 in die öffentliche Diskussion gebracht, aber erst sehr viel später schrittweise eingeführt.¹⁰

Was das lange Wochenende für den Ausflugsverkehr bedeutete, bedeuteten die Urlaubsregelungen im Hinblick auf den mehrtägigen Fremdenverkehr.

Nach und nach wurden in allen deutschen Bundesländern verschiedene Urlaubsgesetze erlassen, die erheblich voneinander abweichend alle einen Mindesturlaub von zwölf Arbeitstagen festlegten.¹¹ Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes lag 1960 der durchschnittliche Jahresurlaub bei 16 Tagen für Arbeiter bzw. 19 Tagen für Angestellte.¹² Eine bundesweit einheitliche Regelung wurde erst 1963 mit dem Urlaubsgesetz getroffen, das einen Grundurlaub von mindestens 15 Arbeitstagen, für alle über 35-jährigen mindestens 18 Tagen, vorsah.¹³ Den tariflichen Anspruch auf Urlaubsgeld setzten die Gewerkschaften 1964 durch.¹⁴ Die gesetzlichen Regelungen nach dem Krieg bedeuteten im Vergleich zur NS-Zeit nicht nur eine Steigerung der Urlaubsdauer. Vor allem wurde das Recht auf Urlaub erstmals auf eine stabile rechtliche Grundlage gestellt. Den Arbeitnehmern war durch die Fixierung des Urlaubsrechts „eine Sphäre der Selbstbestimmung und der persönlichen Freiheit“ zugesichert, wodurch der Urlaub vollständig entkoppelt wurde von volksgemeinschaftlichen oder nationalpolitischen Motiven und auch nicht mehr allein die Argumente der Fürsorgepflicht (des Unternehmers) bzw. der Reproduktion der Arbeitskraft zugrunde lagen.¹⁵

Neben den Verbesserungen der finanziellen und zeitlichen Budgets der privaten Haushalte stellte auch die infrastrukturelle Situation in Deutschland eine entscheidende Voraussetzung für das mobile Freizeitverhalten der Bevölkerung dar. In den zerstörten Städten und Gemeinden wurde eine enorme Aufbauarbeit geleistet, die sich auch auf die Beherber-

⁹ Ebenda, S. 87; hierzu auch: WÖHLER, Urlaub, S. 270; SCHULZ, Samstags gehört Vati mir.

¹⁰ WACHLER, Wochenende, S. 89.

¹¹ IHMELS, Recht, S. 57.

¹² HERBST, Urlaub, S. 8f.

¹³ IHMELS, Recht, S. 58; SCHILDT, Zeiten, S. 182.

¹⁴ MERTSCHING, Recht, S. 21.

¹⁵ IHMELS, Recht, S. 58 (Zitat); KEITZ, Reisen, S. 263f.; zu dieser Charakterisierung der NS-Urlaubspolitik: SPODE, Arbeiterurlaub, S. 280-288; HACHTMANN, Industriearbeit, S. 298f.

gungskapazitäten auswirkte. So war schon 1951 die Zahl der Fremdenbetten in Deutschland gegenüber 1939 wieder zu 90% erreicht.¹⁶ Einen für das Rheinland besonders wichtigen Schritt bedeutete der Anschluss der französischen Besatzungszone an die Bizone im August 1948, durch den es in Westdeutschland keine den Personen- und Güterverkehr hemmenden interzonalen Grenzen mehr gab. Damit ist der materielle Rahmen für die Veränderung des Reise- und Ausflugsverkehrs in den Jahren des sogenannten „Wirtschaftswunders“ abgesteckt. In welcher Weise wurden diese Voraussetzungen aber auch tatsächlich genutzt?

7.1.2. Das Konsum- und Reiseverhalten der Bundesbürger in den 50er Jahren

Ein Blick auf die touristische Konsumquote mag hier einiges erhellen. In dieser Berechnung kommt der Anteil, den der touristische Konsum am gesamten Sozialprodukt hat, zum Ausdruck, wodurch sehr grob geschätzt werden kann, welchen Stellenwert der Tourismus bei den Konsumausgaben insgesamt hatte. Danach war bis Mitte der 50er Jahre der höchste Stand der Zwischenkriegszeit, der 1928 bei 8,8% gelegen hatte, noch nicht erreicht worden.¹⁷ Also gaben die Deutschen Mitte der 50er Jahre offensichtlich einen geringeren Teil ihres Geldes für das Reisen aus als es 1928 der Fall gewesen war. Auch wenn dies angesichts des insgesamt deutlich gesteigerten Wohlstandsniveaus immer noch einen Anstieg bedeutete, zeigt sich hier auf jeden Fall das zurückhaltende Konsumverhalten, das für die frühen 50er Jahre typisch war und mit einem eher häuslich orientierten Freizeitverhalten einherging. Die Menschen verhielten sich trotz der von Jahr zu Jahr steigenden Einkommen sparsam. Sie legten relativ viel zurück – die Sparquote verdreifachte sich zwischen 1950 und 1960 von 3,2% auf 8,7%¹⁸ – und waren in ihrem Konsum wenig erlebnisorientiert. Nach den Entbehrungen der Kriegs- und Nachkriegszeit stand bei den Konsumbedürfnissen die Befriedigung materieller Wünsche an erster Stelle: die eigene Wohnung bzw. das eigene Haus und die dazu gehörende Einrichtung. Dabei spielten einige Konsumgüter wie das Radio, der Kühlschrank, das Auto und später der Fernseher eine besondere Rolle. Die Anschaffung mancher dieser Güter stellte für das Familienleben nicht selten eine wichtige Zäsur dar.¹⁹ Das Klischee von den Konsumwellen, wonach der „Fresswelle“ der frühen 50er Jahre die „Reisewelle“ der späten 50er Jahre folgte, gilt in-

¹⁶ Eigene Berechnung nach: Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 9, in: AFVRP.

¹⁷ MENGES, Wachstum, S. 170; SCHILDT, Zeiten, S. 188.

¹⁸ SCHILDT, Zeiten, S. 102.

¹⁹ WILDT, Konsum, S. 281.

zwischen als überholt²⁰, zumal das Bild der „Fresswelle“ ohnehin fragwürdig erscheint, da sich der Nahrungsmittelkonsum in den 50er Jahren gegenüber der Vorkriegszeit keineswegs durchweg steigerte, sich dafür aber qualitativ veränderte.²¹ Alternativ zur Wellenmetapher wird hingegen davon gesprochen, dass der Konsum der frühen 50er Jahre im Zeichen der Rekonstruktion des Hausrats und der Sicherung des Grundbedarfs stand, während seit den ausgehenden 50er Jahren über diesen Grundbedarf hinaus neue Bereiche des Konsums entdeckt wurden und die Menschen begannen, „*sich ein Stück Wohlstand zu leisten*“.²²

Dementsprechend war auch die Freizeitgestaltung der frühen 50er Jahre vorwiegend häuslich orientiert. In vielen Familien bildete nicht nur am Feierabend, sondern auch sonntags eher das Radio den Lebensmittelpunkt als der Kinobesuch oder der Sonntagsausflug.²³ In demoskopischen Umfragen ergab sich Mitte der 50er Jahre ein Bild, nach dem das gründliche Ausschlafen, Radio hören und die vergnügliche Lektüre im Vordergrund der Wochenendgestaltung stand. Lediglich 14% der Befragten sahen Ausflüge „im allgemeinen“ vor – allerdings nicht für jedes Wochenende, was daraus hervorgeht, dass bei der konkreten Frage nach den Unternehmungen „am letzten Sonntag“ nur 5% ihre Ausflugspläne tatsächlich realisiert hatten.²⁴

Wie die häusliche Freizeitgestaltung und das zurückhaltende Ausflugsverhalten stand auch das Reisen in der Rangliste der Prioritäten nicht an oberster Stelle. Wie weit sich hier womöglich auch die traumatischen Kriegs- und Nachkriegserfahrungen in einer gewissen Häuslichkeit vieler Deutscher oder gar in einer Unfähigkeit zum zwanglosen Freizeitvergnügen niedergeschlagen haben mögen, ist nicht abzuschätzen.²⁵

Doch auch wenn hinsichtlich der Reise- und Ausflugsunternehmungen der Deutschen zumindest für die frühen 50er Jahre eine Dominanz von Sparsamkeit und Häuslichkeit festgestellt werden muss, gilt dies nur im Hinblick auf die Prioritäten und den Anteil am privaten Konsum. Denn angesichts des deutlich steigenden Wohlstands und Konsums, ist es nicht überraschend, dass sich insgesamt der Reise- und Ausflugsverkehr der Deutschen steigerte. Nach einer demoskopischen Umfrage von 1955 hatten im Jahre 1948 immerhin schon 10% der Befragten eine Urlaubsreise gemacht, 1949 waren es schon 13%, 1950

²⁰ SYWOTTEK, *Wege in die Konsumgesellschaft*, S. 272; WILDT, *Konsum*, S. 281f.

²¹ WILDT, *Konsum*, insbesondere S. 280ff.

²² Ebenda, S. 282.

²³ SCHILDT, *Hegemon*, insbesondere S. 464-468; DERS., *Zeiten*, S. 146; DERS., *Saturday Night Fever*, S. 63ff.; NOELLE-NEUMANN/PETERSEN, *Noch immer ein besonderer Tag*, S. 53ff.

²⁴ LENZ, *Wirklichkeit*, S. 50f.

²⁵ Darauf weist hin: SCHILDT, *Zeiten*, S. 87f.

16%, 1951 19%, 1952 22%, 1953 26% und 1954 29%.²⁶ An einer Gruppenreise hatten bis Mitte der 50er Jahre 23% bereits mindestens einmal teilgenommen.²⁷ In den ausgehenden 50er und beginnenden 60er Jahren waren es etwas mehr als ein Drittel der Befragten, die angaben, im Jahr zuvor eine Urlaubs- oder Erholungsreise unternommen zu haben.²⁸ Infolge der materiellen Besserstellung der Rentner in dieser Zeit waren auch immer mehr ältere Menschen unter deutschen Urlaubern.²⁹

Die Frage danach, wohin die Deutschen mehrheitlich in den 50er Jahren verreisten, ist eindeutig zu beantworten: nicht zu weit entfernt und selten ins Ausland. Neben umständlichen Reiseformalitäten und der Ablehnung, die die Deutschen aufgrund der Kriegserfahrungen in vielen Ländern des Auslands zu spüren bekamen³⁰, gab wiederum die Sparsamkeit den Ausschlag dafür, dass die deutschen Urlauber bis zu den 60er Jahren in der Mehrheit im eigenen Land blieben. Zudem entsprach das geringe Fernweh der Deutschen auch dem ausgeprägten Heimatidyll, einem wesentlichen Bestandteil des Zeitgeistes der 50er Jahre. Gegenüber der Zwischenkriegszeit war das Reiseaufkommen der Deutschen im Ausland allerdings enorm: Schon 1952 wurde der Stand von 1928 überschritten und 1956 wurden gegenüber dem Vergleichsjahr beinahe fünfmal so viele Übernachtungen von Deutschen im Ausland gezählt. Damit zeichnete sich auch schon frühzeitig das besonders große Wachstumspotential der Auslandsreisen ab, denn während 1951 nur etwa jede zwanzigste Übernachtung eines deutschen Reisenden im Ausland gebucht wurde, war es 1956 schon mehr als jede fünfte.³¹ Insgesamt blieb der Anteil während der 50er Jahre aber gering. Noch 1960 führten lediglich 9% aller statistisch erfassten Urlaubsreisen ins Ausland. Danach stieg der Anteil der Auslandsreisen allerdings sehr schnell, so dass 1968 erstmals die offiziellen Zahlen der Erholungsreisen im Inland übertroffen wurden.³² Gespart wurde bei der Inlandsreise durch die geringeren Fahrtkosten aufgrund der Reiseentfernung und dadurch, dass man sich häufig bei Verwandten oder Bekannten einquartierte. Für die 50er Jahre liegen hierzu erstmals stichhaltige Zahlen vor: Nach der erwähnten Umfrage von 1955 hatten 42% der Befragten ihren gesamten Urlaub, weitere 10% zumindest teilweise die Zeit bei Familienangehörigen oder Bekannten verbracht.³³ Der Anteil der Verwandten- und Bekanntenbesuche am gesamten Fremdenverkehrsaufkommen nahm

²⁶ LENZ, Wirklichkeit, S. 55.

²⁷ JAHRBUCH DER ÖFFENTLICHEN MEINUNG 1947-1955, S. 47.

²⁸ JAHRBUCH DER ÖFFENTLICHEN MEINUNG 1958-1964, S. 39.

²⁹ SCHILDT, Zeiten, S. 190.

³⁰ PETERS, Reisen, S. 51ff.

³¹ Eigene Berechnungen nach: MENGES, Wachstum, S. 23.

³² SCHILDT, Zeiten, S. 199f.

³³ LENZ, Wirklichkeit, S. 56; hierzu auch: SCHILDT, Zeiten, S. 196.

mit dem steigenden Wohlstand im Laufe der 50er Jahre ab, wurde aber gegen Ende des Jahrzehnts immer noch auf etwa ein Viertel sämtlicher Ferienaufenthalte in Deutschland geschätzt.³⁴ Diese privat untergebrachten Reisenden wurden natürlich von keiner der seit Beginn der 50er Jahre wieder detailliert geführten Fremdenverkehrsstatistiken erfasst. Hinsichtlich der Art der Reise und der Wahl der Verkehrsmittel waren in der Zwischenkriegszeit schon Voraussetzungen geschaffen worden: Beliebt waren nach wie vor die organisierten Gruppenreisen, v.a. mit Autobussen aber auch mit Sonderzügen. Das in dieser Zeit herausragende Reiseziel war Ruhpolding, das in den frühen 30er Jahren wegen der Reiseeinschränkungen nach Österreich³⁵ durch Zufall vom Reiseunternehmer Carl Degener als Zielort für besonders preiswerte Pauschalreisen entdeckt worden war, und nach dem Zweiten Weltkrieg eines der Hauptreiseziele der Touropa, dem von Degener 1948 gegründeten Reiseunternehmen, werden sollte.³⁶ Bei den individuell durchgeführten Reisen einzelner Personen oder Familien wurde vorwiegend noch die Bahn benutzt. Daneben wurde Mitte der 50er Jahre das Auto zum „*dominierenden Mittel individueller Fortbewegung*“³⁷, was nach und nach auch für den Reiseverkehr galt. Auch wenn nach groben Schätzungen Mitte der 50er Jahre die Zahl der mit der Bahn zurückgelegten „touristischen Personenkilometer“ noch ungefähr doppelt so hoch war wie die „touristischen“ PKW- und Kraftradkilometer³⁸, so ist unbestreitbar, dass die Bedeutung des Automobilverkehrs explosionsartig zunahm, was den Reisestil nachhaltig beeinflusste und auch zur Herausbildung neuer Reiseformen wie etwa dem Camping führte. 1958 wurde noch etwa die Hälfte aller Urlaubsreisen mit der Eisenbahn unternommen, ungefähr ein Drittel mit dem PKW und der Rest zum größten Teil mit Bussen.³⁹ Auf jeden Fall bleibt festzuhalten, dass im Laufe des Jahrzehnts der Straßenverkehr als immer stärkere und fast gleichwertige Konkurrenz neben den Reiseverkehr mit der Eisenbahn trat und diese in der Folgezeit noch weiter verdrängen sollte. Denn der Anteil des Autoverkehrs wuchs in den 60er Jahren weiter, während das Flugzeug erst im darauffolgenden Jahrzehnt zu einem bedeutenden Reiseverkehrsmittel wurde.

³⁴ KOCH, Urlaubsreiseverkehr, S. 42f.

³⁵ Siehe hierzu: OTRUBA, Hitlers „Tausend-Mark-Sperre“.

³⁶ Zur vergleichsweise gut erforschten Geschichte der Gesellschaftsreisen nach Ruhpolding als dem Beginn des Pauschalismus in Deutschland siehe: LUDWIG, Entwicklung und BECK, Fremdenverkehr; siehe außerdem: FUSS, Geschichte, S. 143ff.; GÖCKERITZ, Bundesbürger, S. 43ff.; PETERS, Reisen, S. 54; SPODE, Eigentümlichkeiten, S. 17; BUCHSTEINER, Arbeiter, S. 114ff.

³⁷ SÜDBECK, Motorisierung, S. 171; siehe zur massenmobilisierenden Wirkung des Autos seit den 50er Jahren außerdem: BORSCHIED, Auto.

³⁸ LEIBOLD, Wettbewerb, S. 153.

³⁹ KOCH, Urlaubsreiseverkehr, S. 28; hierzu auch: TIETZ, Tourismus, S. 873ff.

Wie auch immer man die Herausbildung des Reise- und Erholungsverhaltens der Deutschen nach dem Zweiten Weltkrieg charakterisieren möchte, ob als Boom oder als verhaltenen Aufschwung gegenüber einer dominierenden Häuslichkeit und Sparsamkeit, so steht doch eines fest: In der Wahrnehmung der Bevölkerung wurde der Urlaub im Laufe der 50er Jahre mehr und mehr zu einer Selbstverständlichkeit. Zwar hatte – wie schon erwähnt – nach demoskopischen Umfragen zwischen 1948 und 1954 die Hälfte der Befragten, 29% sogar noch nie eine Urlaubsreise unternommen, von 83% wurde ein Urlaub jedoch nicht mehr als „Luxus“ angesehen.⁴⁰ Gerade in diesem Aspekt der Selbstverständlichkeit steckt eine wesentlich neue Qualität des Urlaubs, der vom Lebensstil der seit den späten 50er Jahren entstehenden „Konsum-“ oder „Wohlstandsgesellschaft“ nicht mehr wegzudenken war.⁴¹

7.2. Aufschwung und Veränderungen des Fremdenverkehrs am Mittelrhein in den 50er Jahren

Es dauerte bis 1951, bis im Rheintal wieder verlässliche statistische Erhebungen über den Fremdenverkehr durchgeführt wurden.⁴² Seitdem liegen aber Zahlen über die Fremdenmeldungen und -übernachtungen von deutschen und ausländischen Reisenden vor, die im zeitlichen Verlauf verglichen werden können.

Im Folgenden sind die Übernachtungs- und Meldezahlen der Sommerhalbjahre für das Gebiet des Mittelrheintales von Bonn bis Bingen zusammengefasst. Dabei begegnet das schon an anderer Stelle erörterte Problem, dass am Mittelrhein sehr unterschiedliche Arten von Fremdenverkehr zusammenkommen: der Städtetourismus mit einem großen Anteil an Geschäftsreisenden und „Kulturreisenden“, die Durchgangsreisenden, die auf dem Weg zu einem ganz anderen Reiseziel zumeist rheinaufwärts Zwischenstation machten, der Kurbetrieb und schließlich der Erholungs- und Ausflugsverkehr. Da sich die vorliegende Arbeit auf den zuletzt genannten reinen Urlaubs-, Erholungs- und Ausflugsverkehr konzentriert, muss die Zusammenstellung der Gemeinden für die Statistik kritisch überprüft werden. Typischerweise fand die Art des hier untersuchten Fremdenverkehrs vor allem in den kleinen mittelrheinischen Gemeinden statt. Natürlich gab es auch in vielen Orten mit Kurbetrieb neben den Kurgästen die „normalen“ Urlauber, und auch in den größeren Städten wie Bonn und Koblenz fand keineswegs nur der typische Städte- und Geschäftstourismus statt. Da allerdings im statistischen Datenmaterial nicht zwischen den verschiedenen „Ty-

⁴⁰ LENZ, Wirklichkeit, S. 54.

⁴¹ SCHILDT, Zeiten, S. 188.

⁴² LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, S. 2, in: AFVRP.

pen“ von Reisenden unterschieden werden kann, beispielsweise die Meldeziffern der Orte mit Kurbetrieb nicht zwischen Kurgästen und anderen Reisenden differenzieren, ist eine Abgrenzung schwierig. Als Lösung bietet sich an, verschiedene Übersichten zu erstellen, in denen die mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden entsprechend ihrer touristischen Strukturen voneinander differenziert zusammengefasst sind. Insgesamt liegen Übernachtungs- und Meldezahlen ab 1951 für folgende 32 Orte des Mittelrheintales vor:⁴³ Andernach, Bacharach, Bad Godesberg (Heilbad), Bad Honnef (Heilbad), Bad Hönningen (Heilbad), Bad Salzig (Heilbad), Bendorf, Bingen, Bonn (Städtetourismus), Boppard (Kneippkurort), Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Koblenz (Städtetourismus), Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederheimbach, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Remagen (Eisensäuerling), Rhens, Sinzig (erdiger Säuerling), St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen, Unkel (Luftkurort), Vallendar (Kneippkurort).⁴⁴ Hiervon können folgende Orte in Gruppen gefasst werden: die beiden größeren Städte Bonn und Koblenz, die Orte mit mehr oder weniger Kurbetrieb (Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Hönningen, Bad Salzig, Boppard, Remagen, Sinzig, Unkel, Vallendar) sowie die übrigen 21 Orte, in denen davon auszugehen ist, dass der Aufenthalt der Übernachtungsgäste in erster Linie dem Zweck eines Erholungsurlaubs diene: Andernach, Bacharach, Bendorf, Bingen, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederheimbach, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Rhens, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen. Durch eine vergleichende Betrachtung der Zusammenstellungen kann vermieden werden, dass etwaige Abweichungen der Entwicklung in den von Kurbetrieb oder Städtetourismus geprägten Orten diejenigen Trends verfälschen, die für den Erholungsverkehr aufgezeigt werden sollen. Der Vergleich kann zudem die wesentlichen Unterschiede der Fremdenverkehrstypen in den verschiedenen Gruppen deutlich machen. Dem hier zu untersuchenden Erholungsverkehr kommen die Melde- und Übernachtungszahlen derjenigen kleineren Fremdenverkehrsgemeinden am nächsten, in denen weder Strukturen des (groß-)städtischen Tourismus noch Kurbetrieb zu vermuten ist. Deswegen

⁴³ Die Zahlen sind zusammengestellt und berechnet nach den Übersichten des Statistischen Bundesamtes und der Statistischen Landesämter Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz; der Ort Erpel musste herausgenommen werden, da hier erst ab 1955 Zahlen vorliegen und die Statistik somit verfälscht worden wäre; das gleiche gilt für Assmannshausen und Rüdesheim, für die nur Zahlen bis 1957 vorliegen und das Statistische Landesamt Hessen darüber hinaus kein Material zur Verfügung stellen konnte.

⁴⁴ Zur Kategorisierung der einzelnen Kurorte: HAHN, Erholungsgebiete, S. 41.

stehen die zusammengetragenen Zahlen dieser Orte im Vordergrund der folgenden Überlegungen.⁴⁵

7.2.1. Quantitative Besonderheiten

Betrachtet man die zahlenmäßige Entwicklung in den 20 Fremdenverkehrsgemeinden ohne Kurbetrieb und städtischen Tourismus so fällt insgesamt sowohl bei den Fremdenmeldungen wie auch bei den Übernachtungsziffern ein starker Aufschwung ins Auge, der sich nach 1955 etwas verlangsamte und mit Beginn der 60er Jahre ins Stocken geriet – grundsätzlich muss hierbei natürlich berücksichtigt werden, dass aufgrund der statistischen Erhebungen erst das Jahr 1951 den Ausgangspunkt der Zahlenreihen bildet, ein Zeitpunkt also, zu dem der Fremdenverkehr bereits längst wieder eingesetzt hatte. Seit diesem Jahr steigerte sich bis 1959 die Zahl der gemeldeten Fremden um 45%, die der Übernachtungen um 73%. Ein genauere Blick zeigt, dass dieser Aufschwung in erster Linie vom Ausländerverkehr getragen war. Während die Zahl der deutschen Urlauber im selben Zeitraum lediglich um 13% (Fremdenmeldungen) bzw. 38% (Übernachtungen) zunahm, vervielfachte sich der Verkehr von Besuchern aus dem Ausland: 1959 kamen gegenüber 1951 etwa zweieinhalb mal so viele Ausländer in die mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden (+145% Fremdenmeldungen), die mehr als dreimal (+215%) so viele Übernachtungen buchten. 1951 war jede fünfte Übernachtung in den Fremdenverkehrsgemeinden von einem ausländischen Gast gebucht (19,7%), während bei den gemeldeten Fremden etwa jeder vierte aus dem Ausland kam (23,98%), am Ende des Jahrzehnts hatten die Ausländer einen Anteil von ungefähr einem Drittel bei den Übernachtungen und 40% bei den Fremdenmeldungen.

Im Vergleich zu den Zahlen des gesamten Fremdenverkehrs in Deutschland zeigt sich, dass die Situation am Mittelrhein den allgemeinen Trend in überspitzter Form widerspiegeln: Betrachtet man nur den besonders starken Aufschwung der ersten Hälfte der 50er Jahre (1951 bis 1956), so war der Anstieg der deutschen Übernachtungszahlen in Deutschland zwar groß (+58,6%), lag aber dennoch deutlich hinter der Steigerung der Ausländerübernachtungen (+138,1%). Am Mittelrhein war dies noch ausgeprägter: Die Übernachtungszahlen deutscher Gäste stiegen in den mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden im selben Zeitraum um lediglich 28,76% gegenüber 158,65% der ausländischen Reisenden.⁴⁶

⁴⁵ Siehe hierzu die zahlreichen Tabellen im Anhang: AVa, AVb, AVc, AVIa, AVIb, AVIc, AVId, AVIIa, AVIIb, AVIIc, AVIIId.

⁴⁶ Eigene Berechnungen nach: MENGES, Wachstum, S. 23 und 30 sowie Tabelle AVb (Anhang).

Interessant ist der Vergleich der beschriebenen Entwicklung mit den Übernachtungs- und Meldezahlen in den Orten mit Kurbetrieb sowie den Städten Bonn und Koblenz. Auch hier lagen die Steigerungen der Ausländerzahlen deutlich über denjenigen der deutschen Besucher. Ein wesentlicher Unterschied bestand allerdings im Anteil, den die ausländischen Reisenden am Reiseverkehr in den Städten und Kurorten hatten. Während bis 1961 – mit großen Schwankungen von Jahr zu Jahr – in Bonn durchschnittlich etwa jeder dritte Besucher, in Koblenz sogar jeder zweite aus dem Ausland kam, hielten sich in den Kurorten deutlich mehr deutsche Gäste auf. Dort lag im genannten Zeitraum der durchschnittliche Anteil der ausländischen Übernachtungsgäste bei 18,12%, unter den gemeldeten Gästen waren es 26,42%.⁴⁷ Es ist davon auszugehen, dass sich in den Orten mit Kurbetrieb tatsächlich ein Großteil der deutschen Gäste zur Kur aufhielt, was den geringen Anteil der Ausländer erklären kann – zur Kur werden nur wenige Ausländer in das Rheintal gefahren sein, da es für solche Zwecke Möglichkeiten im eigenen Land gab. Dafür spricht auch ein Vergleich der Aufenthaltsdauer. Denn bis 1961 lag die Übernachtungsquote der Deutschen in den Orten mit Kurbetrieb mit 4,12 Nächten nicht nur deutlich über der Aufenthaltsdauer der Ausländer in denselben Gemeinden (2,5 Nächte), sondern übertraf auch die Übernachtungsquoten in den Fremdenverkehrsgemeinden ohne Kurbetrieb.

Überhaupt ist die Aufenthaltsdauer in den Fremdenverkehrsgemeinden des Mittelrheintals ein besonders signifikantes Merkmal des rheinischen Reiseverkehrs: Zwischen 1951 und 1961 lag die durchschnittliche Zahl der Übernachtungen in den Fremdenverkehrsgemeinden insgesamt bei 2,1, wobei die deutschen Gäste etwas längere Aufenthalte (2,29) hatten als die Ausländer (1,77). Gegenüber den Zahlen für den Fremdenverkehr in sämtlichen deutschen Fremdenverkehrsgemeinden ist dies eine außerordentlich niedrige Übernachtungsquote. Für 1955 wurde für Deutschland eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 5,8 Nächten ermittelt⁴⁸, im selben Jahr lag sie in den mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden bei 2. Wie kann dieser auffällige Unterschied interpretiert werden? Es ist davon auszugehen, dass sich die Tradition der Rheinreise auch in den 50er Jahren in gewisser Weise fortsetzte, wonach der Rheinreisende – wie schon im 19. Jahrhundert – nicht nur an einem Ort Unterkunft suchte, sondern den Rhein entlang reiste und in verschiedenen Städten übernachtete. Deswegen ist auch davon auszugehen, dass unter den „gemeldeten“ Fremden viele Mehrfachzählungen sind. Eine beispielhafte Rheinreise in den 50er Jahren könnte man sich in der Weise vorstellen, dass ein Reisender etwa eine fünftägige Rheinfahrt unternahm und dabei die Städte Köln und Bonn besichtigte, dort

⁴⁷ Eigene Berechnungen nach den Tabellen im Anhang: AVIIa, AVIIb, AVIIc, AVIID.

⁴⁸ HAHN, Erholungsgebiete, S. 67.

übernachtete und auch als „gemeldeter Fremder“ Eingang in die Statistik fand, dann rheinaufwärts am Drachenfels Halt machte, das Siebengebirge besuchte und in Königswinter übernachtete – und wiederum als „gemeldeter Fremder“ aufgenommen wurde –, danach seine Reise weiter rheinaufwärts fortsetzte und noch zwei oder drei weitere Male in anderen Orten übernachtete und bei jeder neuen Ankunft neu registriert wurde. Aufgrund dieser Mehrfachzählungen ist davon auszugehen, dass die Zahl der jährlichen Fremdenmeldungen viel höher ist als die Zahl der Menschen, die tatsächlich einen Urlaub mit Übernachtungen am Mittelrhein unternommen haben. Gleichzeitig kann man auch annehmen, dass der durchschnittliche oder „typische“ Urlaub am Rhein länger als nur zwei Übernachtungen gedauert hat. Von der Statistik her gibt es allerdings keine Möglichkeit, hier zu genaueren Aussagen zu gelangen.

Über das Jahrzehnt hinweg betrachtet fällt auf, dass sich in den mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden die Aufenthaltsdauer der Besucher nach und nach vergrößerte. Zu Beginn des Jahrzehnts (1951) lag die Übernachtungsquote bei 1,96 (deutsche Reisende) bzw. 1,52 (ausländische Reisende), 1961 war sie mit 2,9 (Deutsche) bzw. 1,95 (Ausländer) deutlich höher. Die Reisenden scheinen also insgesamt länger in Urlaub gefahren zu sein – in Folge gestiegener Zeitbudgets, größerer finanzieller Möglichkeiten und eines insgesamt veränderten Freizeit- und Urlaubsverhaltens. Wahrscheinlich spiegelt sich hierin gleichzeitig aber auch ein anderes Phänomen wider, das in den Berichten der Verkehrsverbände und -vereine im Verlauf der 50er Jahre immer wieder und in zunehmendem Maße angesprochen wurde: das wachsende Bedürfnis der Reisenden nach Erholung und Ruhe. Interessanterweise wurde diese mentale Veränderung, die verschiedene Stellen unabhängig voneinander festzustellen meinten, mit dem technischen Fortschritt und dem Autoverkehr in Zusammenhang gebracht – mit Entwicklungen, die den wesentlichen Beitrag zur gesteigerten Mobilität leisteten. Doch gerade aus diesen durch den Autoverkehr geschaffenen neuen Lebensrealitäten heraus bzw. in Reaktion auf diese soll sich das verbreitete Bedürfnis nach Ruhe verstärkt haben. In dieser Beobachtung liegt ein gewisser Gegenentwurf gegen die verbreitete Auffassung, nach der sich mit dem wachsenden Autoverkehr die Mobilität und – geradlinig – auch das Bedürfnis danach gesteigert hätte. Möglicherweise wandelte sich das Reiseverhalten durch den Autoverkehr in der Weise, dass die Autoreisenden sich einen Standort im Reisegebiet aussuchten, dort ihr Quartier behielten und von da aus (mit dem Auto) Ausflüge machten. Geht man tatsächlich von einer sinkenden Mobilität während des Rheinurlaubs aus, also einer größeren „Standortverbundenheit“ der Reisenden mit dem Ort ihrer Unterkunft, so würde dies bedeuten, dass

unter den Meldeziffern weniger Mehrfachzählungen waren als in Jahren mit einer besonders niedrigen Übernachtungsquote. Solche Rechenexperimente können aber letztlich auch nur Möglichkeiten aufzeigen und machen ansonsten deutlich, wie sehr man sich bei der Fremdenverkehrsstatistik im Spekulativen bewegt. Zudem darf auch nicht vergessen werden, dass trotz der gesetzlich regulierten Statistik gerade im Bereich des Fremdenverkehrs die Dunkelziffer aufgrund von privaten Übernachtungen oder aus steuerlichen oder sonstigen Gründen vom Beherbergungsgewerbe unterschlagenen Zahlen als besonders hoch angesehen wird, für das Rheinland wurde Mitte der 50er Jahre der Anteil der nicht registrierten gewerblichen Übernachtungen auf 30% geschätzt.⁴⁹

Insgesamt bleiben hinsichtlich der aus der Statistik abzulesenden Entwicklung folgende Aspekte für die 50er Jahre festzuhalten: Bis zum Ende des Jahrzehnts erlebte der Übernachtungsfremdenverkehr am Mittelrhein einen starken, überwiegend von ausländischen Reisenden getragenen Aufschwung, der nach 1959 stagnierte bzw. sogar zurückging. Die Übernachtungsquote war deutlich geringer als im Durchschnitt der deutschen Fremdenverkehrsgebiete, was sich wahrscheinlich auf das besondere, weniger ortsgebundene Reiseverhalten am Rhein zurückführen lässt. Allerdings verlängerten die Urlauber ihren Aufenthalt im Laufe des Jahrzehnts.

Diese auf Grundlage der quantitativen Entwicklungen getroffene Charakterisierung des Fremdenverkehrs am Rhein in den 50er Jahren soll im Folgenden mit Hilfe der zeitgenössischen Berichte der Verkehrsverbände, -vereine und -ämter spezifiziert werden.

7.2.2. Aufgestautes Reisebedürfnis und struktureller Wandel des Reiseverhaltens

Nachdem die Fremdenverkehrsgemeinden von den meisten der bis dahin zahlreichen Urlauber, die ihre letzten Reichsmarkreserven ausgeben wollten, unmittelbar nach der Währungsreform verlassen worden waren, kamen schon wenige Wochen später wieder die ersten Besucher an den Rhein. Dazu trug wesentlich bei, dass sich die Versorgungssituation nach dem 20. Juni 1948 schlagartig besserte und mit der Öffnung der französischen Zone im August der Verkehr wieder frei war. Im Verkehrsamt Königswinter resümierte man bereits im September 1948 den bemerkenswerten Aufschwung dahingehend,

⁴⁹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 21, in: HStAD, D II c 21; allgemein hierzu: KOCH, Urlaubsreiseverkehr, S. 6.

*„dass durch die Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten eine starke Belebung des Verkehrs entstand, da so unsere Gäste die Möglichkeit hatten, den Aufenthalt abwechslungsreicher zu gestalten, was sich vor allem auch durch das Freiwerden der Grenze zum französischen Gebiet mitauswirkte. Nicht minder wirkte sich günstig aus, dass nach dem Währungsschnitt die Verpflegungsmöglichkeiten erheblich besser wurden, so durch die Möglichkeit der Abgabe von freien Speisen, wie Bier und Geflügel und vor allem durch die Freigabe des Weins“.*⁵⁰

In seinem Ausmaß blieb der Erholungsverkehr in der Anfangszeit der D-Mark bis einschließlich 1949 allerdings deutlich hinter dem Hochbetrieb der letzten Monate vor der Währungsreform zurück.⁵¹ Es hat den Anschein, dass für eine freie Entfaltung des Fremdenverkehrs am Rhein die allgemeine wirtschaftliche und politische Situation bis 1949 noch nicht hinreichend geordnet war: Hinsichtlich des in den folgenden Jahren so dominierenden Ausländerverkehrs stellten die Einreisebestimmungen, die erst nach und nach gelockert wurden, noch eine große Hürde dar;⁵² die Deutschen mussten erst einmal den Umgang mit dem neuen Geld lernen, was aus Sicht der Anbieter bedeutete, dass die richtigen Preise gefunden werden mussten – so war beispielsweise die Köln-Düsseldorfer gezwungen, in der zweiten Jahreshälfte 1948 aufgrund der sinkenden Fahrgastzahlen die Preise um durchschnittlich 20% zu senken;⁵³ der private Kraftwagenverkehr an Sonntagen war bis Ende 1949 verboten; die Bahnen waren in einem schlechten Zustand;⁵⁴ und auch Kriegszerstörungen und durch Flüchtlinge oder die Alliierten besetzte Unterkünfte bildeten nach wie vor ein großes Problem für die touristische Infrastruktur.

Insbesondere der zuletzt genannte Aspekt des besetzten Hotelraums begleitete den Fremdenverkehr am Mittelrhein bis in die frühen 50er Jahre hinein. Für ganz Deutschland ermittelte das Statistische Bundesamt, dass noch 1952 6,4% aller Fremdenbetten von den Besatzungsmächten beschlagnahmt, 8,4% von Flüchtlingen und Evakuierten belegt und 4,2% auf sonstige Art zweckentfremdet waren.⁵⁵ Im Rheintal war die Situation vergleich-

⁵⁰ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadtrentmeister, Königswinter, den 2.9.1948, in: AHS, Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

⁵¹ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für die Zeit vom 21.6.1948 bis 31.12.1949, in: StAD, XXIII 789, Blatt 20; Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 3, in: HStAD, RW 12-899.

⁵² Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 6f., in: HStAD, RW 12-899.

⁵³ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für die Zeit vom 21.6.1948 bis 31.12.1949, in: StAD, XXIII 789, Blatt 20.

⁵⁴ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 5, in: HStAD, RW 12-899.

⁵⁵ Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht für 1952, S. 7, in: AFVRP.

bar.⁵⁶ Das Problem war derart gegenwärtig, dass sogar außergewöhnliche Provisorien gefragt waren: So vermietete die Köln-Düsseldorfer aufgrund des großen Mangels an Hotelunterkünften 1949 die Ruhekabinen auf ihren Schiffen für Übernachtungen.⁵⁷ Von Godesberg wurde im Frühjahr 1949 berichtet: „Die Stadt ist massiert voll von weit mehr als 12000 Evakuierten und Ostvertriebenen, zu denen fast täglich Menschen aus der Ostzone kommen“.⁵⁸ In der Stadt war die Einwohnerzahl durch die zahlreichen Flüchtlinge bis 1951 gegenüber 1939 um mehr als die Hälfte gestiegen. Zudem waren noch Anfang der 50er Jahre ungefähr 900 Wohnungen von den Besatzungsmächten beschlagnahmt, so dass die Stadt etwa 2.400 ihrer Einwohner unterbringen musste. Dass unter diesen Umständen die Unterbringung von Reisenden schwierig war, ist selbstverständlich.⁵⁹ Zudem litt Godesberg darunter, dass das Kurhaus bis 1951 beschlagnahmt blieb und die Stadt daher ihre Attraktivität für den Fremdenverkehr nicht durch kulturelle Angebote verbessern konnte.⁶⁰ Das berühmte traditionsreiche Rheinhôtel Dreesen, das von Bad Godesberg gerne als touristisches Aushängeschild angeführt wurde, blieb bis zum Herbst 1952 beschlagnahmt.⁶¹ Als spürbares Problem wurden die Beschlagnahmungen und zweckfremden Nutzungen von Hotelkapazitäten am Mittelrhein bis etwa 1951 wahrgenommen. Danach verschwand das Thema nach und nach aus den Beschwerdekatalogen der Verkehrsverbände und Kommunen. Laut Statistik waren schließlich 1954 – zumindest im Gebiet Nordrhein-Westfalens – nur noch in wenigen Ausnahmen Betten zweckentfremdet.⁶²

Mit der Verbesserung der strukturellen Situation, den freiwerden Bettenkapazitäten, den verbesserten Verkehrsmöglichkeiten und vor allem den durch die wirtschaftliche Konjunktur steigenden Konsummöglichkeiten der Bevölkerung erlebte der Reiseverkehr mit Beginn der 50er Jahre einen starken Aufschwung. Schon für die Sommermonate 1950 hieß es, die Hotels und Gaststätten am Rhein hätten einen „fast friedensmäßig guten Besuch“ zu verzeichnen gehabt.⁶³ Bereits 1952 überstiegen die Übernachtungszahlen am

⁵⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1952, S. 8, in: HStAD, RW 12-5148.

⁵⁷ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht für die Zeit vom 21.6.1948 bis 31.12.1949, in: StAD, XXIII 789, Blatt 20.

⁵⁸ Die Fassade täuscht, in: Die Welt vom 16.4.1949, in: StAB, Go 8057.

⁵⁹ Stadt Bad Godesberg an den Deutschen Städtebund, Bad Godesberg, den 25.5.1951, in: HStAD, RW 12-5218.

⁶⁰ LVV Rheinland an den Herrn Stadtdirektor, Bad Godesberg, den 9.3.1949, in: StAB, Go 1306; Der Stadtdirektor an die Motorbootgesellschaft Rheinland m.b.H, Bad Godesberg, den 10.2.1951, in: StAB, Go 1223.

⁶¹ StAB, Go 1306.

⁶² Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (Hg.): Die Beherbergungskapazität in den Berichtsgemeinden 1949-1974, in: ALDS, G IV 2 - j.

⁶³ Auszug aus der Rheinischen Zeitung vom 16.1.1951, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

Mittelrhein diejenigen von 1938, dem besten Vorkriegsjahr.⁶⁴ Dabei trugen zwei Faktoren für die positive Entwicklung am Rhein besonders bei: zum einen die Tradition als Reisegebiet für Ausländer sowie die räumliche Nähe zu den Nachbarstaaten, insbesondere den Beneluxländern, zum anderen das sparsame Konsum- und Reiseverhalten der Deutschen, die entsprechend nahe gelegenen inländischen Reisezielen den Vorzug gaben.

7.2.2.1. Der Reiseverkehr aus dem Ausland

Die obige Analyse der Fremdenverkehrsstatistik hat gezeigt, wie groß der Anteil der ausländischen Reisenden am Aufschwung der Übernachtungszahlen in den 50er Jahren war. Wie schon in früheren Zeiten zog der Rhein wesentlich mehr Ausländer an als andere deutsche Reisegebiete. Der Durchschnitt, der in ganz Deutschland durchweg unter 10% lag,⁶⁵ wurde am Rhein weit überboten: hier kam etwa jeder dritte Reisende aus dem Ausland. Nachdem die Verkehrsverbände 1949 noch besorgt einen zurückhaltenden Reiseverkehr aus dem Ausland festgestellt und diesen auf die in der ausländischen Presse verbreiteten negativen Schlagzeilen über die Unfreundlichkeit der Deutschen zurückgeführt hatten, war das Engagement groß gewesen, im Ausland die Werbung für Deutschland als Reisegebiet zu intensivieren.⁶⁶ Möglicherweise war es tatsächlich Erfolg der Werbung, vielleicht haben aber auch die Einreiseerleichterungen, der Wegfall des Visumzwanges bzw. mit einigen Nachbarstaaten sogar des Passzwanges und die wirtschaftliche Besserstellung der Reisenden den größeren Ausschlag dafür gegeben, dass im Laufe der 50er Jahre der Ausländerreiseverkehr derartig anstieg.⁶⁷ Nach Angaben des LVV Rheinland kam der größte Teil aus den Beneluxstaaten, vor allem aus den Niederlanden. 1952 beispielsweise stammte etwa jeder dritte (34,4%) ausländische Besucher des Verbandsgebietes, das sich freilich nur zum Teil mit dem Mittelrheintal überschneidet, aus diesen Ländern, die Niederländer hatten einen Anteil von 20,3%.⁶⁸ Danach folgten Reisende aus den USA (13,6%) und Großbritannien (11,1%). An der Dominanz dieser Nationalitäten änderte sich in der Folgezeit nichts. Noch 1961 machten die Reisenden der Beneluxstaaten mit den Briten und US-Amerikanern zusammen 49,8% sämtlicher Ausländerübernachtungen

⁶⁴ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1952, Geschäftsbericht 1952, S. 2, in: HStAD, RW 12-5148.

⁶⁵ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 16, in: AFVRP.

⁶⁶ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 4, in: HStAD, RW 12-899; Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 62-89, 1952, S. 69-97, in: AFVRP.

⁶⁷ Zu den Einreiseerleichterungen: LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956 und 1957, S. 2, in: StAD, IV 16426.

⁶⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1952, Geschäftsbericht 1952, S. 6, in: HStAD, RW 12-5148.

im Gebiet des LVV Rheinland aus, jedoch kamen in den späten 50er Jahren etwas mehr Briten als Amerikaner.⁶⁹

Mit Sorge beobachteten die Verkehrsverbände allerdings seit den späten 50er Jahren, dass die quantitative Zunahme des Ausländerverkehrs mehr und mehr mit einem sinkenden Konsumverhalten der ausländischen Besucher einherging.⁷⁰ Vielleicht lag dies daran, dass die Europareise für Amerikaner bzw. die kontinentale Tour für englische Reisende im Laufe der 50er Jahre an Exklusivität verlor. Auf jeden Fall war nicht zu übersehen, dass ein wachsender Teil der besonders kaufkräftigen ausländischen Urlauber von anderen Reisegebieten angezogen wurden – so wie Europäer in diesen Jahren mehr und mehr den „sonnigen Süden“ entdeckten, hatten auch für US-Amerikaner neue Reiseziele wie beispielsweise Hawaii Konjunktur.⁷¹

Die Frage nach der nationalen Herkunft der ausländischen Besucher ist verbunden mit der Art und Motivation ihrer Reise. Freilich stand der Urlaub am Rhein für Niederländer oder Belgier schon aufgrund der Reiseentfernung in einem ganz anderen Kontext als beispielsweise der Aufenthalt von Amerikanern. Während für Reisende aus den Nachbarstaaten der Aufwand bei der Anreise so gering war, dass auch Wochenendfahrten an den Rhein durchgeführt werden konnten, waren Reisen aus Übersee mit einem insgesamt längeren Aufenthalt und größeren Programm in Europa verbunden. Unmittelbar kommt einem hier das Stereotyp der amerikanischen Europareise in den Sinn, bei der innerhalb weniger Wochen zahlreiche europäische Hauptstädte und andere „Highlights“, zu denen auch der Rhein zählte, auf dem Programm standen. Möglicherweise gab für manche amerikanischen Reisenden auch der Besuch von in Deutschland stationierten Verwandten oder die Fahrt zu ehemaligen Kriegsschauplätzen, wie es sie ja schon nach dem Ersten Weltkrieg gegeben hatte, Anlass für eine Europa- bzw. Deutschlandreise.

Neben solchen spekulativen Überlegungen fällt eine quantifizierbare Besonderheit des Ausländerreiseverkehrs am Rhein ins Auge: Bei allen im statistischen Abschnitt vorgestellten Vergleichszahlen fällt auf, dass die ausländischen Gäste durchweg eine kürzere Aufenthaltsdauer hatten als die Deutschen.⁷² Hier passt das angesprochene Klischee des dichten Programms der Europareise gut ins Bild. Und auch die zahlreichen Berichte von Busreisen aus den Niederlanden und Belgien charakterisieren diese Fahrten als Kurzreisen. Seit den frühen 50er Jahren wurden häufig Betriebsfahrten von niederländischen oder

⁶⁹ Eigene Berechnung nach: LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 17, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

⁷⁰ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 24, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

⁷¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 14ff., in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

⁷² Hierzu auch: CHRISTIAN, Fremdenverkehr, S. 113f.

belgischen Firmen an den Rhein unternommen, die nur mit einem sehr kurzen Aufenthalt verbunden waren. Nach Königswinter waren 1951 2.600 holländische Gäste mit 80 Omnibussen zum Winzerfest gekommen.⁷³ Solche Busreisen mit kürzeren Aufenthalten nahmen im Laufe der 50er Jahre weiter zu.⁷⁴

Für die These, dass ein großer Teil der ausländischen Reisenden den Rhein im Zusammenhang mit einer größeren Reise, also auf der Durchreise zu anderen Reisezielen besuchte, spricht auch der in den Berichten der Verkehrsverbände immer wieder hervorgehobene Zusammenhang des Ausländerreiseverkehrs mit Großereignissen in Deutschland und Europa wie etwa der Weltausstellung in Brüssel 1958, den Passionsspielen in Oberammergau oder der Olympiade in Rom 1960.⁷⁵ Allerdings ist es schwierig zu beurteilen, welchen Effekt diese Ereignisse tatsächlich hatten, d.h. ob dadurch die Reisenden eher vom Rhein weggezogen wurden, oder ob solche Großereignisse Reisende nach Europa lockten, die mit dieser Gelegenheit eine Rheinreise verbanden – Letzteres dürfte vor allem für Fernreisende, beispielsweise aus Übersee, gegolten haben.

Eine weitere Charakteristik des Ausländerreiseverkehrs wird in den Berichten der Branche immer wieder positiv hervorgehoben: Da die Fernreisenden in der Planung ihres Reisevorhabens weniger flexibel waren als Ausflügler oder Urlauber aus nahegelegenen Regionen, zeigte sich der Ausländerreiseverkehr vergleichsweise wenig wetterabhängig, was ihn für die Fremdenverkehrsgebiete gut kalkulierbar und dadurch noch attraktiver machte, als er aufgrund der starken, wenn auch sinkenden Kaufkraft der ausländischen Besucher ohnehin schon war. Während sich ein verregneter Sommer auf die Übernachtungszahlen der Deutschen – und erst recht auf den Ausflugsverkehr – äußerst negativ niederschlug, blieben die Zahlen ausländischer Besucher davon unberührt. Dies wurde zum Beispiel 1954 spürbar, als lange Schlechtwetterperioden große Einbußen in den Fremdenverkehrsgemeinden zur Folge hatten, der Ausländerverkehr aber trotzdem eine anhaltend steigende Tendenz zeigte.⁷⁶

In der zeitgenössischen Wahrnehmung herrschte weitgehend Einigkeit über die besondere wirtschaftliche Bedeutung, den der Reiseverkehr ausländischer Besucher für den Rhein,

⁷³ Verwaltungsbericht der Stadt Königswinter für 1951, S. 22, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

⁷⁴ Rheinfähre Königswinter AG, Geschäftsbericht 1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 1106; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 15, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

⁷⁵ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 7, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

⁷⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 3, in: HStAD, D II c 21 (1956/57); hierzu ähnlich: Neue Rhein-Zeitung vom 25.1.1957, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 15, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

aber auch für ganz Deutschland hatte. Bemerkenswerterweise wurde in den Überlegungen hierzu auf dieselben Argumente abgehoben, die schon in den 20er Jahren angeführt worden waren: die Devisen.⁷⁷ Das Besondere hieran war – wie schon in den Jahren der Weimarer Republik –, dass mit dieser Argumentation versucht wurde, den Fremdenverkehr in seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung insgesamt aufzuwerten. Die Förderung des ausländischen Reiseverkehrs war in der Argumentation der Verkehrsverbände nicht nur wichtig für die unmittelbar von ihm profitierenden Fremdenverkehrsregionen, sondern der Tourismus wurde wie schon in der Zwischenkriegszeit wieder in seiner devisenbringenden Dienstleistungsfunktion auf eine Stufe mit anderen exportorientierten Gewerbezweigen der deutschen Wirtschaft gestellt. Hier sahen die Verbände einen Ansatzpunkt für ihr Bestreben, die deutsche Fremdenverkehrswirtschaft als gewichtige Branche zu etablieren, was langfristig allerdings nicht gelang.

7.2.2.2. Deutsche Urlauber

Die statistische Betrachtung hat gezeigt, dass die Steigerungsraten des deutschen Übernachtungsreiseverkehrs am Rhein im Laufe der 50er Jahre im Vergleich zu den gesamtdeutschen Zahlen und erst recht im Vergleich zu den Zahlen des Ausländerreiseverkehrs eher gering waren. Freilich lag dies auch daran, dass bereits zu Beginn des Jahrzehnts die Zahlen recht hoch waren. Schon 1952 äußerte der LVV Rheinland seine Sorge vor einer „*Vermassung*“ in einigen rheinischen Fremdenverkehrsorten. Vor allem die zahlreichen Reisegruppen und deren Reiseverhalten wurden als störend empfunden: „*Hasten, Rummel, Lärm und Ablenkung um jeden Preis*“ charakterisierten aus Sicht des Verbandes das Auftreten vieler Reisegruppen, weswegen man sich bei der Bahn für die Förderung der Individualreise durch Einführung spezieller Sondertarife einsetzen wollte.⁷⁸ Auch wenn der Verband bei seiner Kritik an den hetzenden Gruppenreisen geradezu philanthropisch argumentierte, dass man sich dafür einsetzen müsse, „*dass die Besinnung des Einzelnen auf sich selbst und die allgemeinen menschlichen und geistigen Werte im Urlaub nicht im sogenannten ‚Betrieb‘ untergehen*“⁷⁹, so dürfte das ökonomische Interesse an einer Verlängerung der Aufenthaltsdauer und Erhöhung des touristischen Konsums in den Ortschaften nicht von nachrangiger Bedeutung gewesen sein. Dass schon zu Beginn der 50er Jahre sehr frühzeitig eine vergleichsweise große Zahl deutscher Besucher am Rhein kurze Erho-

⁷⁷ Das Argument der Devisen findet sich unter anderem an folgenden Stellen: Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 6; 1952, S. 6, in: AFVRP;

⁷⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1952, Geschäftsbericht 1952, S. 2, in: HStAD, RW 12-5148.

⁷⁹ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1952, Geschäftsbericht 1952, S. 2, in: HStAD, RW 12-5148.

lungsurlaube verbrachte, war der Nähe zum dichtbesiedelten rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu verdanken. Denn da in diesen Jahren die finanziellen Möglichkeiten der meisten Menschen noch gering waren, sich zugleich aber eine über die Kriegsjahre angestaute „*Sehnsucht nach dem ‚guten Leben‘*“⁸⁰ Geltung verschaffte, suchten viele Deutsche vor allem nahe gelegene Erholungsgebiete auf. Dementsprechend kamen insbesondere aus den Industriegebieten an Rhein und Ruhr zahlreiche Urlauber für einige Tage in das Tal des Mittelrheins.⁸¹ Aber schon 1953 stellte der LVV Rheinland Veränderungen in der Zusammensetzung der Rheinreisenden fest, denn die Konkurrenz anderer Reisegebiete wurde deutlich spürbar. Besonders zahlungskräftige deutsche Reisende verbrachten ihren Urlaub in wachsender Zahl im Ausland. Noch mehr drückte aber die Konkurrenz süddeutscher Fremdenverkehrsgebiete wie etwa Ruhpolding, wohin zahlreiche besonders günstige Sonderzugfahrten und Gesellschaftsreisen angeboten wurden.⁸² Allein in der Sommersaison 1953 wurden in dem oberbayrischen Ort 42.364 Gäste gezählt, von denen beinahe ein Viertel (10.002) aus Nordrhein-Westfalen stammten.⁸³

7.2.3. Reiseveranstalter und organisierte (Gruppen-)Reisen

Die durchorganisierte Pauschalreise hatte am Rhein nicht ganz so viel Gewicht wie in vielen anderen Fremdenverkehrsregionen. Auch hier prägten Busreisen das alltägliche Bild, allerdings in geringerem Maße. In den frühen 50er Jahren waren es zum großen Teil Reisebüros aus den Niederlanden, Belgien und Großbritannien, die organisierte Reisen an den Rhein unternahmen.⁸⁴ Deutsche Gruppenreisen fanden lange Zeit nur mit kleineren Busreiseunternehmen statt. Die großen deutschen Reiseveranstalter wurden am Mittelrhein erst spät aktiv, da die touristische Infrastruktur hier von vielen kleinen Ortschaften geprägt war, von denen jede für sich keine ausreichenden Bettenkapazitäten zur Verfügung stellen konnte. Touropa nahm Königswinter und das Siebengebirge erstmals 1957 in ihr Sommerprogramm auf.⁸⁵ Da es zu dieser Zeit keine schlagartige Ausweitung der örtlichen Unterbringungsmöglichkeiten gegeben hatte, kann diese Maßnahme nur darauf zurückgeführt werden, dass das Reiseunternehmen neben den außerordentlich rentablen Orten wie Ruh-

⁸⁰ SPODE, Mensch, S. 35.

⁸¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 1, in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

⁸² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 2, in: HStAD, D II c 21 (1954/55).

⁸³ LUDWIG, Entwicklung, S. 34f.

⁸⁴ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, S. 4, in: AFVRP; Bericht des Verkehrsamtes Königswinter 1952, StAKw, Bestand Königswinter 719; die besondere Bedeutung der Busreisen aus diesen Ländern bestätigte auch der ehemalige Besitzer des Bonner Stern-Hotels in dem am 14.7.2000 geführten Interview, Interview Haupt.

⁸⁵ LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1957, in: HStAD, D II c 21; Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Bericht 1957, in: StAKw, Bestand Königswinter 2991.

polding nach weiteren Erwerbsquellen in bislang weniger beachteten Fremdenverkehrsregionen suchte. Allerdings war zu dieser Zeit im innerdeutschen Reiseverkehr und somit auch am Rhein der Höhepunkt bereits erreicht, so dass das mittelrheinische Touropa-Engagement in den folgenden Jahren auch nur wenig erfolgreich war.⁸⁶

Während die quantitative Wirkung der organisierten Gruppenreisen am Rhein demnach eher gering blieb, gab es interessante Nebeneffekte dieser Reiseform: Denn nach einer Feststellung des Bundes Deutscher Verkehrsverbände stellten solche Gruppenreisen „häufig eine Art ‚Reiselehrgang‘ dar[...], aus dem Hunderttausende als künftige Einzelreisende hervorgehen“.⁸⁷ Dies bezog sich zum einen darauf, dass viele Menschen durch Gruppenreisen überhaupt erst mit dem Freizeitverhalten des Reisens allgemein vertraut gemacht wurden. So sah auch der LVV Rheinland einen großen Verdienst der pauschalen Gruppenreisen darin, dass sie „den neugewonnenen und reiseungewohnten Fremdenverkehrskunden die Urlaubsreise und deren Vorbereitungen wesentlich erleichter[te]n“.⁸⁸ Zum anderen konnten Urlauber auf diese Weise das Reisegebiet kennen lernen, das sie später womöglich in eigener Regie bereisten. Für die Reiseunternehmen stellte der dadurch verursachte Verlust von Kunden, der vielerorts beobachtet wurde, ein großes Problem dar, mit dem beispielsweise auch die Touropa in Ruhpolding zu kämpfen hatte.⁸⁹ Für die örtlichen Fremdenverkehrsbetriebe waren Einzelreisende hingegen profitabler, wenn auch schwieriger zu kalkulieren.⁹⁰ Während der Pauschaltourismus für die Reisenden als Einführung in das individuelle Reisen aufgefasst werden kann, stellte andersherum nach Einschätzung des LVV Rheinland die Zusammenarbeit mit Reisebüros auch für die Fremdenverkehrsgemeinden eine wichtige Schule dar. Unternehmen wie Touropa, Hummel und Scharnow seien für die Fremdenverkehrsorte „geradezu zum Wegbereiter und Lehrmeister“ hinsichtlich der „Anforderungen der Unterbringung und Betreuung“ geworden.⁹¹

Hinsichtlich des organisierten Reisens kann festgehalten werden, dass diese Reiseform am Mittelrhein nicht unbedeutend war, aber auch nicht die Dominanz bekam, die sie in vielen anderen Fremdenverkehrsgebieten vorher oder nachher hatte. Wesentliches Charakteristi-

⁸⁶ Bericht des städtischen Verkehrsamtes Königswinter über das Fremdenverkehrsjahr 1962, S. 1, in: StAKw, Bestand Königswinter 59.

⁸⁷ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 17, in: AFVRP.

⁸⁸ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 3, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

⁸⁹ BECK, Fremdenverkehr, S. 60.

⁹⁰ SCHAAKE, Fremdenverkehr, S. 65.

⁹¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 4, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

kum eines großen Teils der Rheinreisenden blieb die Unabhängigkeit von Buchungen, was für die Fremdenverkehrsbranche mit dem Problem verbunden war, dass das Reiseaufkommen vor allem der deutschen Besucher nur schlecht vorhersehbar und sehr stark vom Wetter abhängig war. Erste Versuche, Reisende mit Pauschalangeboten zu locken und v.a. vertraglich zu binden, waren schon 1953 unternommen worden, hatten jedoch keinen Erfolg gehabt.⁹² Der LVV Rheinland schrieb 1955 hierzu:

„Der mit Übernachtungen verbundene Fremdenverkehr ist in unserem Verbandsgebiet wesentlich abhängiger von der Wetterlage als z.B. in den großen süddeutschen Reisegebieten. Während nämlich der Rheinlandreisende durchweg als freier, meist Einzelreisender ohne Bindung an Verträge mit Reisebüros und mehr zu kurzem Aufenthalt als zu längerer Erholung kommt, waren im Süden des Bundesgebietes die Reisenden durch ihre Abschlüsse mit den Reisebüros fester gebunden und daher der Fremdenverkehr in seinem Endergebnis auch günstiger“⁹³.

Exkurs: Sozialtourismus

Auch die sozialtouristischen Bemühungen, die in verschiedenen Ansätzen in der frühen Bundesrepublik verfolgt wurden, zeigten am Rhein kaum Wirkung. Allerdings korrespondiert das mit dem generell geringen Erfolg dieser Projekte. Dennoch wurde in den 50er Jahren auch am Rhein erwartungsvoll die Entwicklung der beiden sozialtouristischen Gesellschaften, der Gesellschaft für Sozialtouristik und Reisesparen (Gesorei) und der Deutschen Feriengemeinschaft (DFG), beobachtet in der Hoffnung, davon profitieren zu können.

Die Gesorei war 1951 auf Initiative der Deutschen Angestelltengewerkschaft, der Deutschen Bundesbahn, des Deutschen Reisebüroverbands, des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbands und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank mit dem erklärten Ziel gegründet worden, „durch Förderung eines umfassenden steuerbegünstigten Reisesparens und durch die Schaffung von preisbegünstigten Reise- und Erholungsmöglichkeiten“ den weniger begüterten Teilen der Bevölkerung die finanzielle Möglichkeit zum Reisen zu verschaffen.⁹⁴ Zur selben Zeit wurde mit einer ähnlichen Zielsetzung die DFG durch den Deut-

⁹² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 39, in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

⁹³ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 3, in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

⁹⁴ Bundesminister des Innern an den Deutschen Städte- und Gemeindebund, betr. Gründungsver-sammlung der „Gemeinschaft für Sozialtouristik und Reisesparen e.V.“ (Gesorei), Bonn, den 23.5.1951, in: HStAD, RW 12-5218.

schen Gewerkschaftsbund ins Leben gerufen.⁹⁵ Das Engagement der Gesellschaften, über das in den Jahresberichten der Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr in den ersten Jahren noch in sehr optimistischen Tönen referiert wurde⁹⁶, war vergeblich. Zehn Jahre lang bemühten sich die Organisationen um eine Belebung des Sozialtourismus, bis Anfang der 60er Jahre das Konzept des Reisesparens aufgegeben wurde und die Gesellschaften ihre Aktivitäten einstellten.⁹⁷ Die Ursachen für die Erfolglosigkeit dieser Bestrebungen sind vielfältig: Zum einen stießen die Unternehmungen auf eine gewisse Ablehnung in der Bevölkerung, da zwangsläufig Erinnerungen an die institutionalisierten touristischen Veranstaltungen von KdF als dem ersten großen sozialtouristischen Projekt während der Zeit des Nationalsozialismus wachgerufen wurden.⁹⁸ Gleichzeitig verfügten die Gewerkschaften wiederum aufgrund der NS-Vergangenheit, in der ihre Aktivitäten brachgelegen hatten, noch nicht über hinreichende Strukturen, um ihren Bestrebungen den nötigen Rahmen zu geben, zumal die Gewerkschaften in diesem Bereich nicht an eigene Traditionen anknüpfen konnten, da sie sich auf dem Gebiet der Förderung des Arbeiterurlaubs auch in der Weimarer Republik noch kaum engagiert hatten. Außerdem besetzten die gewinnorientierten Reiseveranstalter, allen voran das Deutsche Reisebüro (DER) bzw. ab 1951 die Touropa, sehr schnell den Markt mit Billigangeboten, die eine überlegene Konkurrenz zu den Angeboten von Gesorei und DFG darstellten. Und schließlich waren die Sparangebote einfach nicht attraktiv genug: Für Menschen, die zu wenig Geld zum Verreisen hatten, kam mit Hilfe der Reisesparbücher kaum eine hinreichende Reisebörse zusammen, während es andererseits angesichts des sehr komplizierten Rabattsystems für Menschen mit mehr Kapital andere Anlagemöglichkeiten gab, die leichter zu handhaben waren.⁹⁹ Dementsprechend wurde auch am Rhein mehr über die erhofften Zukunftschancen des Sozialtourismus gesprochen, als dass tatsächlich etwas praktisch erreicht wurde.¹⁰⁰ Angesichts dieser Situation beließ es der LVV Rheinland-Pfalz in seinem Jahresbericht 1956 auch bei einer zurückhaltend-neutralen Empfehlung an seine Mitglieder, die Zusammenarbeit mit Gesorei und DFG auch in Zukunft fortzusetzen.¹⁰¹

⁹⁵ Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 12; siehe auch: SCHILDT, Zeiten, S. 191; KEITZ, Reisen, S. 275f.

⁹⁶ Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 11f.; 1952, S. 9f., in: AFVPR.

⁹⁷ SCHILDT, Zeiten, S. 191.

⁹⁸ Ebenda, S. 191; ähnlich: KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 67.

⁹⁹ SCHILDT, Zeiten, S. 192.

¹⁰⁰ Bericht des Verkehrsamtes Königswinter 1951/52, in: StAKw, Bestand Königswinter 719.

¹⁰¹ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 13, in: AFVRP.

7.2.4. Veränderungen durch das Autoreisen

Wie gezeigt spielten die individuellen Einzelreisenden, ob einzelne Personen oder kleine Familien, eine besonders wichtige Rolle für den rheinischen Fremdenverkehr. Schon frühzeitig kamen neben den Gruppenreisen nach und nach immer mehr individuell Reisende ins Mittelrheintal, von denen viele mit dem eigenen Auto unterwegs waren. In den ausgehenden 40er Jahren war daran mangels Fahrzeugen und Treibstoff noch nicht zu denken gewesen, zumal das Verbot des Privatkraftwagenverkehrs an Sonntagen erst Ende 1949 aufgehoben wurde.¹⁰² Doch schon Anfang der 50er Jahre wurde verstärkt das Auto als Reisemittel genutzt¹⁰³, was sich auch darin widerspiegelt, dass der Reisebuchverlag Karl Baedeker sich bereits 1951 dazu veranlasst sah, die Zweigfirma „Baedekers Autoführer-Verlag“ zu gründen.¹⁰⁴

Schon 1951 sah man durch das große, lärmende Verkehrsaufkommen den Tourismus in seinem Erholungs- und Erlebniswert derartig beeinträchtigt, dass der LKW-Verkehr auf den engen Rheinuferstraßen beschränkt wurde.¹⁰⁵

Die Zunahme des Autoverkehrs im Rheintourismus ist nicht nur an sich eine bemerkenswerte Veränderung. Wichtig ist dies auch im Hinblick auf einen Wandel des Reiseverhaltens. Schließlich bedeutete das Auto für die Reisenden einen erheblichen Zuwachs an Mobilität und Unabhängigkeit. Daneben ist auch eine gewisse emotionale Wirkung, die das Autofahren für den Fahrer hatte, nicht zu unterschätzen, insofern der Fahrer eigenständig das Fahrzeug führte statt sich kutschieren zu lassen und sich somit der Phantasie des „Eroberns“ der Reiselandschaften hingeben konnte.¹⁰⁶ Welche mentale und emotionale Bedeutung das Auto für die Deutschen in dieser Zeit bekam, wird schon an den liebevollen Namen wie „Schneewittchensarg“ oder „Leukoplastbomber“ deutlich, die vielen Modellen gegeben wurden.¹⁰⁷ Auch wenn dieser Aspekt vom Ansatz der vorliegenden Ausführungen zu sehr wegführt, brachte das Auto auf jeden Fall für die Reisenden eine bis dahin nicht gekannte Unabhängigkeit mit zum Teil negativen Folgen für die Fremdenverkehrsbranche, da die Autoreisenden sich mitunter so weit selbst versorgten, dass das Gastgewerbe darunter zu leiden hatte – ein Problem, auf das bei der Besonderheit des Campingtourismus noch näher eingegangen werden muss.

¹⁰² Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 5, in: HStAD, RW 12-899.

¹⁰³ Hierzu auch: SCHILDT, Zeiten, S. 194f.; KÖNIG, Massentourismus, S. 308ff.; KÖNIG, Geschichte, S. 307ff.; MÖSER, Geschichte, S. 191-198; zum quantitativen Aspekt der Massenmotorisierung in dieser Zeit: SÜDBECK, Motorisierung, S. 27-32.

¹⁰⁴ HINRICHSSEN, Baedeker-Katalog, S. 54.

¹⁰⁵ Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsbericht 1951, S. 13, in: AFVRP.

¹⁰⁶ Ähnliche Überlegungen bei: RUPPERT, Auto.

¹⁰⁷ Unter der Vielzahl der zu diesem Thema reichlich vorhandenen Literatur sei hier beispielsweise genannt: CAROSELLI, Düsenjäger, S. 67-83.

Aber auch in anderer Hinsicht veränderte sich das Reiseverhalten durch das Auto: Wie an anderer Stelle schon erwähnt, beobachteten die Verkehrsverbände am Rhein, dass mit zunehmender Motorisierung das Bedürfnis nach Ruhe und Erholung bei den Reisenden stieg, was unter anderem an der zunehmenden Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Rheintal abzulesen ist. Schon Mitte der 50er Jahre meinte der LVV Rheinland einen erheblichen Strukturwandel im Fremdenverkehr feststellen zu können:

*„Die verstärkte Motorisierung und Vervollkommnung aller Verkehrsmittel hat einerseits zu einer Schrumpfung der Entfernungen geführt; man reist heute weiter als früher. Andererseits aber macht sich gleichzeitig auch eine immer spürbarer werdende Sehnsucht nach Ruhe und echter Erholung vom betrieblichen Alltag bemerkbar.[...] Entspannung ist zur Notwendigkeit geworden. Der Tourismus steht in allen Ländern in Blüte; er kennt keine Grenzen. Ein europäisches Reisen ist bereits Wirklichkeit geworden. Das Rheinland liegt hier besonders günstig. Es ist nicht erst seit heute ein klassisches internationales Reiseland.[...] Schon macht sich allmählich eine Verlängerung der Aufenthaltsdauer bemerkbar. Manche Reisenden scheinen sich am Kilometerfressen den Magen verdorben zu haben“.*¹⁰⁸

Aufgrund solcher Beobachtungen wurde die Lärmbekämpfung zu einem Dauerthema der Verbandspolitik. Mit dem im Laufe der Zeit wachsenden Verkehrsaufkommen vergrößerten sich die Probleme. Ostern 1957 wurden auf einer Autobahn bei Siegburg mit zeitweise mehr als 3.300 KFZ pro Stunde für damalige Verhältnisse außerordentliche Rekordverkehrszahlen gezählt.¹⁰⁹ Im Rheintal, in dem es landschaftlich bedingt kaum Möglichkeiten gab, für Verkehrsentlastung zu sorgen, war die Situation besonders schwierig. Ein Bericht aus Königswinter schildert anschaulich die Situation, wie sie Ende der 50er Jahre an einem der Brennpunkte des Fremden- und Ausflugsverkehrs herrschte:

„In den vergangenen Jahren wurden in Königswinter an Sonn- und Feiertagen mit starkem Ausflugsverkehr im Zuge der B 42 während der Nachmittags- und Abendstunden immer wieder erhebliche Verkehrsstauungen [...] festgestellt. Die Staulänge der Fahrzeuge, die sich nur mit Schrittgeschwindigkeit fortbewegen konnten, betrug [...] bis zu 6 km. Der zwischenzeitlich noch ge-

¹⁰⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1956, 1.7.1956, Geschäftsbericht 1954/55, S. 47, in: HStAD, D II c 21.

¹⁰⁹ Siegkreis-Rundschau vom 24.4.1957, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2154.

*wachsende Verkehr läßt erwarten, daß der Umfang der Verkehrsstauungen im Raume Königswinter in diesem Jahre noch erheblich zunehmen wird“.*¹¹⁰

Der Autoverkehr veränderte das touristische Bild am Mittelrhein nachhaltig. Dabei bedeutete der quantitative Wandel mit den zum Teil störenden Begleitumständen der überfüllten Straßen einen qualitativen Wandel für den Fremdenverkehr infolge der insgesamt zunehmenden Mobilität und neuer Bedürfnisstrukturen der Reisenden. Darüber hinaus brachte das Auto eine ganz neue Reiseform hervor: den Campingtourismus.

7.2.5. Camping als neue Reiseform

Das Camping entwickelte sich aus dem Zeltwandern heraus, das zu dieser Zeit schon die relativ lange Tradition des seit der Jahrhundertwende in Deutschland praktizierten Jugendwanderns hatte. Immerhin hatten bis 1956 nach demoskopischen Umfragen schon 20% der Deutschen auf einer Urlaubsfahrt im Zelt übernachtet.¹¹¹ Der überwiegende Teil der Befragten wird sich dabei an das – zum Teil nationalsozialistisch organisierte – Zeltlager für Jugendliche erinnern haben, wofür auch die große Zahl der Männer (29% gegenüber 13% Frauen) spricht. Durch das Auto veränderte das frühere „Zeltwandern“, bei dem die Reisenden tatsächlich zu Fuß oder mit dem Rad „gewandert“ waren, so deutlich seinen Charakter, dass eine ganz andere Reiseform entstand, der man dementsprechend mit dem Begriff „Camping“ auch eine neue Bezeichnung gab. Aus den früheren Zeltplätzen wurden nach und nach mehr oder weniger komfortable Campingplätze, die vor allem über die notwendigen Anfahrtsmöglichkeiten verfügen mussten. Aber nicht nur die Ausstattung unterschied den Campingplatz vom deutlich archaischeren Zeltplatz. Vor allem war mit ihm eine ganz neue Art des Reisens verbunden: Aus dem Zelten als kurzer Station auf größeren Wanderungen wurde das Campen als tendenziell längerer, komfortablerer Aufenthalt und eigenständiges Ereignis. Durch diese allmähliche Umdeutung längst bestehender Einrichtungen ist es auch nicht möglich zu sagen, wann die ersten Campingplätze entstanden. Der „Deutsche Camping-Club“ war immerhin schon 1948 gegründet worden, und bereits vier Jahre später wurde die erste „Camping-Zeitschrift“ herausgegeben.¹¹² Am Mittelrhein gehörte die neue Reiseform spätestens Mitte der 50er Jahre zum festen Bestandteil des touristischen Angebots. Deutschlandweit hatte zu dieser Zeit (1954) demo-

¹¹⁰ Stadt Königswinter an den Oberkreisdirektor Straßenverkehrsamt in Siegburg, betr. Verkehrslenkung in Königswinter an Sonn- und Feiertagen, Königswinter, den 21.4.1960, in: StAKw, Bestand Königswinter 2924; zur Verkehrsproblematik im Rheintal auch: SCHMITZ, Verkehr, S. 317f.; HICKE, Verkehrswesen, S. 75-86.

¹¹¹ JAHRBUCH DER ÖFFENTLICHEN MEINUNG 1957, S. 40.

¹¹² THÜNKER, Mit Sack und Pack, S. 16, 163f.

skopischen Umfragen zufolge das Camping an sämtlichen Urlaubsreisen bereits einen Anteil von 5%.¹¹³ Nachdem der Bund Deutscher Verkehrsverbände schon 1953 damit begonnen hatte, sich für eine bis dahin nicht bestehende gesetzliche Regelung des Campingwesens einzusetzen¹¹⁴, äußerte sich der LVV Rheinland erstmals 1955 ausführlicher zu dem neuen Phänomen:

*„Das Camping stellt in der Geschichte des Reise- und Fremdenverkehrs etwas Neues dar. Es wird daher bisweilen als die letzte Welle des Freizeit- und Erholungsbetriebes bezeichnet.[...] Noch ist nicht abzusehen, wohin die Entwicklung führen wird. Das Camping gewinnt immer mehr Freunde – besonders unter den Kraftfahrern, die heute schon den weitaus größten Anteil stellen. Nach Ermittlungen des ADAC kommen ca. 50% aller Camper mit dem Kraftwagen, ca. 30% fahren mit dem Motorrad, während nur etwa je 10% auf Radfahrer und Wanderer entfallen.“*¹¹⁵

Der Campingtourismus hatte sich offensichtlich kaum bemerkt in den mittelrheinischen Fremdenverkehr „eingeschlichen“. Bis 1959 tauchte er in keiner amtlichen Statistik auf und war den Verkehrsverbänden in ihren Berichten bis dahin auch nur einige Randbemerkungen wert. Auch eine fremdenverkehrswissenschaftliche Untersuchung über den Reiseverkehr der Deutschen im Inland von 1952 bis 1962 erwähnt das Camping überhaupt nicht.¹¹⁶ So bleibt auch im Rückblick der Campingtourismus am Mittelrhein in den 50er Jahren eine wenig bekannte Größe. Allerdings geben die spärlichen zeitgenössischen Mitteilungen Anlass zu der Annahme, dass das Camping bereits in den 50er Jahren eine Hochphase erlebte, die jedoch mangels Statistik nicht konkretisiert werden kann.¹¹⁷ Der LVV Rheinland-Pfalz ging schon 1956 „auf Grund der in den letzten Jahren erfolgten Entwicklung“ davon aus, dass die bis zu diesem Zeitpunkt rapide angestiegene Zahl der Campingplätze zukünftig stagnieren werde.¹¹⁸

Auch über die Zusammensetzung und Motivation der Campinggäste kann kaum etwas gesagt werden.¹¹⁹ Angesichts der zahlengestützten Aussagen für die 60er Jahre erscheint es plausibel, dass auch in den 50er Jahren der Anteil der ausländischen Gäste auf den Campingplätzen recht hoch war. In einem Bericht der ausgehenden 50er Jahre ist davon

¹¹³ DUNDLER, Urlaubsreisen, Tabelle 11; siehe auch: SCHILDT, Pause, S. 400.

¹¹⁴ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 26, in: HStAD, D II c 21 (1954/55).

¹¹⁵ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 25f., in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

¹¹⁶ BERNHAUER, Reiseverkehr.

¹¹⁷ Dass der „wichtigste Schub“ für das Camping vor 1960 lag, stellt auch Bausinger fest: BAUSINGER, Reiseweltmeister, S. 26.

¹¹⁸ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 16, in: AFVRP.

¹¹⁹ Hierzu ausführlicher in Kapitel 8.2.2.1.

die Rede, dass Schweden und Dänen in besonders großer Zahl am Rhein gecampt hätten¹²⁰, was vor allem daran gelegen haben dürfte, dass die Campingkultur in Europa seine erste Modewelle in Skandinavien erlebte.¹²¹ Bezeichnend ist, dass Franzosen nicht ausdrücklich erwähnt sind, obwohl auch dort das Camping schon zu dieser Zeit außerordentlich populär war. Überhaupt stellten die Franzosen unter den Rheinreisenden seit jeher keine große Gruppe dar, trotz der engen Nachbarschaft. Eine Erklärung dafür dürfte zum einen in dem gespannten deutsch-französischen Verhältnis liegen, zum anderen darin, dass das Reisen im eigenen Land in Frankreich schon immer ganz besonders ausgeprägt war.

Eine aussagekräftige Charakterisierung des Campingurlaubs brachte eine Beobachtung und Zukunftsprognose des LVV Rheinland von 1957, nach der im Zusammenhang mit der Verbreitung der Fünf-Tage-Woche und der Motorisierung der Trend zum Kurzurlaub von zwei bis drei Tagen erheblich zugenommen habe und in Zukunft noch weiter zunehmen werde. Innerhalb dieser Entwicklung wurde dem Campingwesen eine besondere Bedeutung zugewiesen, denn aus Sicht des Verbandes stellte die neue Reiseform eine besondere Verbindung dar zwischen dem (Wochenend-)Ausflug und dem traditionellen Übernachtungsurlaub.¹²²

7.2.6. Andere Reiseverkehrsmittel neben Auto und Bus: Bahn und Schifffahrt

Dadurch dass der Autoverkehr die Landschaft des Mittelrheintals durch die erwähnten Verkehrsprobleme in besonderer Weise prägte, neue Reiseformen wie das Camping hervorbrachte und sich wie beschrieben ganz besonders auf das Reiseverhalten niederschlug, rechtfertigt sich die besondere Hervorhebung des Autoreisens am Rhein. Es darf aber nicht übersehen werden, dass die genannten Busreisen, die Eisenbahn und die Rheinschifffahrt im Rheintourismus sehr bedeutend blieben. An anderer Stelle wurde bereits erwähnt, dass in den 50er Jahren die Eisenbahn das dominierende Reiseverkehrsmittel blieb – so auch am Rhein.

Die Bahn arbeitete verschiedene Angebote aus, mit denen sie Reisende gewinnen wollte. Nur wenige Tage nach der Währungsreform brachte sie mit der sogenannten „Urlaubskarte“ das erste solcher speziell auf die Bedürfnisse von Urlaubern ausgerichtete Angebote heraus, dem vom Bund Deutscher Verkehrsverbände auch ein großer Erfolg bescheinigt wurde.¹²³ 1951 wurde der Rheingold-Express, der erstmals 1928 eingesetzt worden war,

¹²⁰ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 50, in: AFVRP.

¹²¹ KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 166f.

¹²² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 17f., in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹²³ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 2f., in: HStAD, RW 12-899.

wieder in Betrieb genommen.¹²⁴ Allerdings hatte dieser populäre Luxuszug, der von Hoek van Holland bis Basel die Rheinstrecke entlang fuhr, für den mittlrheinischen Fremdenverkehr nur eine randständige Bedeutung, da durch ihn nur wenige Touristen in die kleinen mittlrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden kamen. Wichtiger waren die Sonderzüge, die zahlreich an den Rhein kamen und den Fremdenverkehr und vor allem auch den Tagesausflugsverkehr an den Wochenenden belebten. Spezielle Sonderzugfahrkarten mit erheblichen Preisermäßigungen an Sonntagen förderten diese Entwicklung zusätzlich.¹²⁵ Und auch Schulausflüge an den Rhein waren keine Seltenheit: Allein in den Jahren 1954 und 1955 wurden auf 14 Sonderzugfahrten insgesamt 11.984 Schülerinnen und Schüler ins Siebengebirge gefahren.¹²⁶ Auch wenn der Rhein bei den Sonderzugfahrten nicht eine mit den süddeutschen Feriengebieten vergleichbare, herausragende Bedeutung hatte, blieb die Bahn ein wichtiges Transportmittel für den mittlrheinischen Fremdenverkehr, sowohl für die Übernachtungsgäste wie auch für die Tagesausflügler. Im Gegensatz zum Autoverkehr setzte sie allerdings nur ihre Funktion, die sie schon seit dem 19. Jahrhundert hatte, fort bzw. nahm sie in den ausgehenden 40er Jahren wieder auf, ohne dass dadurch strukturell Neuartiges entstanden wäre. Insofern bekam die Bahnreise in den zeitgenössischen Berichten auch nur wenig Aufmerksamkeit, obwohl sie eine wesentliche Säule des rheinischen Fremdenverkehrs blieb, um deren Verbesserung sich die Verbände mit ihrer Tätigkeit in den Fahrplanausschüssen bemühten. Im Bericht des Fahrplan- und Tarifausschusses des LVV Rheinland hieß es 1953: „*Die Sonntagsausflüge von Wuppertal, Essen, Düsseldorf und Krefeld nach Königswinter – Honnef [...] werden wieder in gewohnter Form gefahren*“.¹²⁷ Derartige sich in den Jahresberichten der 50er Jahre ständig wiederholende Aussagen sind symptomatisch für die unspektakuläre Routine, mit der die Bahn ihre Funktion als Reiseverkehrsmittel am Rhein auch aus Sicht der Verbände fortsetzte.

Neben der Bahn bildete die Rheinschiffahrt nach wie vor eine weitere wichtige Säule des rheinischen Fremdenverkehrs. Auch hier wurde nach dem Krieg an die Tradition des Personentransports auf dem Rhein angeknüpft, ohne dass strukturell Neuartiges entstand. Nachdem die Köln-Düsseldorfer unmittelbar nach Einführung der D-Mark noch einige

¹²⁴ FRANZKE, Rheingold, S. 36f., 117f.

¹²⁵ LVV Rheinland, Rundschreiben 6/1954, 14.7.1954, in: HStAD, D II c 21.

¹²⁶ LVV Rheinland, Rundschreiben 7/1956, in: HStAD, D II c 21.

¹²⁷ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 24, in: HStAD, D II c 21 (1954/55).

Anpassungsschwierigkeiten bei den Tarifen gehabt hatte¹²⁸, entwickelte sich der Verkehr mit Beginn der 50er Jahre sehr positiv. Im Zuge des allgemeinen Aufschwungs des Fremdenverkehrs am Rhein konnten die Köln-Düsseldorfer und einige andere kleinere Gesellschaften ihren Betrieb von Jahr zu Jahr ausweiten. 1950 stellte das Unternehmen die wenigen noch verbliebenen Reste des Gütertransports ein und konzentrierte sich seitdem ganz auf den Personenverkehr.¹²⁹ In den folgenden Jahren wurden zahlreiche Schiffe neu in Betrieb genommen, so dass die Köln-Düsseldorfer Mitte der 50er Jahre mit 22 großen Schiffen nach Aussage des LVV Rheinland wieder einen „*beachtlichen Faktor im rheinischen Fremdenverkehr*“ darstellte.¹³⁰ Natürlich versuchte auch die Rheinschifffahrt immer wieder mit Preisermäßigungen neue Fahrgäste zu gewinnen. Von den zahlreichen Tarifkonzepten, die im Laufe der Jahre entwickelt wurden, stieß vor allem ein in Kooperation mit der Deutschen Bahn erarbeitetes, kombiniertes Ticket auf positive Resonanz bei den Reisenden, die damit auf bestimmten Strecken wahlweise die Bahn oder das Schiff benutzen konnten.¹³¹

Als Innovation auf dem Rhein wurden Mitte der 50er Jahre Hotelschiffe eingesetzt, die erstmals 1956 von englischen und niederländischen Reedereien in Betrieb genommen wurden und Reisen von Rotterdam ausgehend bis Rudesheim oder sogar bis Basel unternahmen.¹³² Die Köln-Düsseldorfer übernahm 1960 diese Geschäftsidee, bei der die Urlauber auf den Kabinenschiffen übernachteten und auf ihrer Reise an verschiedenen Stationen Halt machten und Ausflüge unternahmen.¹³³ Dieses besondere Reisekonzept bildete aber die Ausnahme im ansonsten von ausländischen Reisenden und Ausflugstouristen dominierten Betrieb der Rheinschifffahrt. Dass die Geschäftsberichte der Köln-Düsseldorfer fortgesetzt voller Klagen über die Beeinträchtigung des Geschäfts durch das schlechte Wetter waren,¹³⁴ zeigt, wie wichtig nach wie vor der von der Witterung besonders abhängige Ausflugsverkehr war.

¹²⁸ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Bericht des Vorstandes über die Geschäftszeit vom 21.6.1948 bis 31.12.1949, S. 20, in: StAD, XXIII 789.

¹²⁹ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht 1950, S. 24, in: StAD, XXIII 789.

¹³⁰ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 17, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹³¹ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht 1954, S. 6, in: StAD, XXIII 789; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 17, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹³² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 19, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹³³ LVV Rheinland, Rundschreiben 9/1959, 14.12.1959, in: HStAD, D II c 21; hierzu ebenfalls: BISCHOF, Flotte, S. 23; DEUTSCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT, Rhein, S. 151.

¹³⁴ Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zu Düsseldorf, Geschäftsbericht 1951, S. 7; 1954, S. 6; 1958, S. 8, in: StAD, XXIII 789

7.2.7. Der Tagesausflugsverkehr

Die jüngsten Untersuchungen zum Freizeitverhalten der westdeutschen Bevölkerung in den 50er Jahren heben als wesentliches Merkmal die ausgeprägte Häuslichkeit der Menschen in dieser Zeit hervor. Im privaten Konsum sparsam, verbrachten die Deutschen ihre abendliche Freizeit und auch die Wochenenden zum größten Teil in den eigenen vier Wänden.¹³⁵ Ähnlich ergab eine Allensbach-Erhebung für 1955, „*dass nur wenige Menschen einen Wochenendausflug mit dem eigenen Auto oder Motorrad unternahmen*“.¹³⁶ Vielleicht lag hier die Betonung auf dem eigenen Fahrzeug, denn hinsichtlich des Betriebes ergibt sich für die mittelrheinischen Ausflugsziele ein anderes Bild. Sämtliche Berichte über den Erholungs- und Ausflugsverkehr am Rhein stimmen darin überein, dass in den 50er Jahren zwischen den Monaten März und September insbesondere an den Wochenenden auf den Schiffen und in den Fremdenverkehrsgemeinden ein außerordentlich reger Betrieb herrschte – und dies schon seit der Währungsreform. So wusste das Verkehrsamt in Königswinter davon zu berichten,

*„dass die starke Aufwärtsentwicklung kurz nach der Währungsreform ständig in den Monaten August, September bis Oktobermitte angehalten hat. An allen Sonntagen dieser Monate kamen Sonderzüge nach hier, oft bis sieben Stück an einem Tage und zwar nicht nur wie früher aus dem reinen Industriegebiet, sondern häufig auch von noch ferneren Orten wie Münster, Osnabrück und der dortigen Umgebung. Unter diesen Gästen waren etwa 80%, die noch nie am Rhein waren und manchmal 40 bis 50%, die noch kein Schiff bestiegen hatten und nie bisher Weinberge sahen“.*¹³⁷

Auch der LVV Rheinland-Pfalz stellte schon 1950 fest, dass die Tagesfahrten gegenüber dem Erholungsreiseverkehr noch mehr dominierten, als dies früher der Fall gewesen war, weswegen der Verband auch ein spezielles Verzeichnis der Ausflugsraststätten erarbeitete.¹³⁸ Im selben Jahr wurden erstmals auch Zahlen über den Ausflugsverkehr ermittelt. Für die vorliegende Untersuchung sind die Angaben zwar wenig aussagekräftig, da sie zum einen das gesamte Gebiet des LVV Rheinland-Pfalz betreffen und damit weit über das Mittelrheintal hinausreichen, zum zweiten mangels weiterer Erhebungen keine Vergleichsgrößen hinzugezogen werden können und zum dritten nur ein Teil der Ausflügler,

¹³⁵ SCHILDT, *Zeiten*, S. 109-151.

¹³⁶ Ebenda, S. 149 (Zitat); LENZ, *Wirklichkeit*, S. 51.

¹³⁷ Städtisches Verkehrsamt Königswinter an den Herrn Stadtrentmeister, Königswinter, den 16.11.1948, in: AHS, *Mappe 9* (Fremdenverkehr allgemein).

¹³⁸ LVV Rheinland-Pfalz, *Geschäftsbericht 1950*, S. 10, in: AFVRP; zur Zunahme des Ausflugsverkehrs außerdem: SENZ, *Fremdenverkehr*, S. 133.

nämlich nur die Bustouren und die Sonderfahrten der Bahn, erfasst sind. Dennoch vermitteln sie einen groben Eindruck von dem Umfang, den der Ausflugsverkehr zu Beginn der 50er Jahre allgemein hatte: In 100 der wichtigsten rheinland-pfälzischen Fremdenverkehrsorte wurden rund 23.500 Autobusse mit 1.250.000 Gästen aus dem Inland, 1670 Busse mit 76.500 Gästen aus dem Ausland und etwa 600 Sonderzüge der Bahn mit 303.000 Besuchern gezählt.¹³⁹ Mitte der 50er Jahre hob der LVV Rheinland-Pfalz die Bedeutung des Ausflugsverkehrs in den höchsten Tönen hervor:

*„Im Laufe eines Reisesommers besuchen Tausende von Autobussen und Hunderttausende von anderen Kraftfahrzeugen zumeist kurzfristig die vielfältigen Reiseziele unseres Landes, während sich weitere ungezählte Besucher mit Sonderzügen der Bundesbahn, als Gruppen oder Einzelreisende an den schönsten Punkten, zumeist am Wochenende, einfinden. Der wirtschaftliche Nutzeffekt des übernachtungsfreien Ausflugsverkehrs hat ohne Zweifel eine Größenordnung, die einen entscheidenden Anteil am Gesamtfremdenverkehr unseres Landes darstellt“.*¹⁴⁰

Aufgrund der fehlenden Möglichkeiten zur genauen Quantifizierung des Ausflugsverkehrs kam es mitunter zu Schätzungen, die extrem voneinander abwichen. So gab die Neue Rhein-Zeitung an, dass 1956 rund drei Millionen Besucher an den Drachenfels „gepilgert“ seien¹⁴¹, während demgegenüber zwei Jahre später ein Bericht des Verkehrsamtes Königswinter eine ebenfalls keineswegs fundierte Schätzung von 300.000 jährlichen Besuchern anstellte.¹⁴² Allerdings könnte die Abweichung dieses Berichts auch durch den Verlust einer Ziffer zustande gekommen sein, da die Angaben des LVV Rheinland 1954/55 ebenfalls bei zweieinhalb bis vier Millionen Besuchern des Siebengebirges lagen.¹⁴³ Auf jeden Fall hinterließ das Gedränge an den Ausflugsorten bei den zeitgenössischen Beobachtern einen nachhaltigen Eindruck. Auch die Fahrgastzahl der Autofähre zwischen Bad Godesberg und Niederdollendorf bei Königswinter erreichte von Jahr zu Jahr neue Rekordhöhen, überschritt 1954 erstmals die Millionengrenze und lag 1955 bereits bei 1,2 Millionen.¹⁴⁴ Es steht außer Frage, dass der Anteil des Ausflugsverkehrs am

¹³⁹ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, S. 3f., in: AFVRP.

¹⁴⁰ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 9, in: AFVRP.

¹⁴¹ Neue Rhein-Zeitung vom 25.1.1957, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164.

¹⁴² Bericht „Königswinter und sein Fremdenverkehr“ (ca. Ende 1958), in: StAKw, Bestand Königswinter 2991.

¹⁴³ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 22f., in: HStAD, D II c 21 (1956/57); ein Gutachten nennt ein Jahrzehnt später zwei Millionen Besucher, siehe: SCHULZ, Erholungsverkehr, S. 384.

¹⁴⁴ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1954/55, S. 23, in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

gesamten rheinischen Fremdenverkehr erheblich und damit auch seine wirtschaftliche Bedeutung für die Region sehr groß war. Hierzu stellte der LVV Rheinland fest:

*„Der gegenüber dem Übernachtungsverkehr nicht minder bedeutungsvolle Ausflugs- und Wochenendverkehr ist zahlenmäßig und statistisch nicht zu erfassen. Beobachtungen, Erfahrungen und neuerdings auch wissenschaftliche Untersuchungen deuten aber darauf hin, daß er ein Mehrfaches insbesondere umsatzmäßig von dem mit Übernachtungen verbundenen Fremdenverkehr be trägt und in seiner Entwicklung bisher die gleichen Tendenzen zeigte wie der Übernachtungsverkehr. Natürlich ist der Ausflugsverkehr in erster Linie vom Wetter abhängig. Trotz des schlechten Wetters in den letzten beiden Sommerhalbjahren war aber der Ausflugsverkehr, vornehmlich an den Wochenenden, recht beachtlich“.*¹⁴⁵

Angesichts des beschriebenen Ausmaßes des Ausflugsverkehrs am Rhein, den der LVV Rheinland am Ende des Jahrzehnts so resümierte, dass die Verbreitung der individuellen Motorisierung und die Fünf-Tage-Woche zu einer derartig gewaltigen Belebung des Ausflugsverkehrs geführt habe, dass es in vielen Gegenden „zu starken Verkehrsballungen auf den Zufahrtsstrassen und Überforderungen der personalmäßig recht beschränkten Ausflugs-gaststätten“ gekommen sei¹⁴⁶, stellt sich die Frage, wie diese Entwicklung am Rhein mit der eingangs angesprochenen Häuslichkeit der Deutschen in den 50er Jahren in Einklang zu bringen ist. Womöglich war es vor allem der Kontrast, den die bescheidenen Freizeitgewohnheiten der 50er Jahre im Vergleich zur großen Freizeitmobilität der folgenden Jahrzehnte bot, durch den sich im Rückblick das Bild der „häuslichen“ Adenauerzeit ergab. Für den Erholungsreiseverkehr am Rhein galt dies jedoch nicht.

7.2.8. Die Charakteristik des Erholungs- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein von der Währungsreform bis zum Ende der 50er Jahre

Die Charakterisierung der „Stunde Null“, die in vielen Zusammenhängen immer wieder unzutreffend benutzt wird, scheint sich in mancher Hinsicht für die Nachkriegssituation der Fremdenverkehrsgemeinden am Mittelrhein anzubieten. Die Möglichkeiten, wie sich der Fremdenverkehr im Mittelrheintal nach 1945 entwickeln würde, waren vielfältig ge-

¹⁴⁵ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 15, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959); hierzu ähnliche Beobachtungen in: LVV Rheinland, Bericht über den Fremdenverkehr während des Sommerhalbjahres 1959 im Nordrheinland, in: HStAD, RW 12-5123.

¹⁴⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 23, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

wesen. Denn neben den Bemühungen, die touristischen Infrastrukturen wiederherzustellen und den Fremdenverkehr in alter Form wieder anzukurbeln, gab es wenige Jahre nach dem Krieg verschiedene Versuche, dem touristischen Angebot am Rhein ganz neue Impulse zu geben. Bereits im Frühjahr 1949 war in Königswinter versucht worden, ein Spielkasino mit Roulette einzurichten, was jedoch an der Weigerung des Innenministers von Nordrhein-Westfalen scheiterte, der hierzu seine Genehmigung hätte geben müssen.¹⁴⁷ In den folgenden Jahren wurden in Bad Godesberg ähnliche Versuche unternommen, die ebenfalls keine behördliche Genehmigung erhielten. Selbst nachdem Anfang der 50er Jahre in Nordrhein-Westfalen ein Verbot von Spielbanken gesetzlich fixiert worden war, wurden noch Jahre später von potentiellen Betreibern Genehmigungsanträge gestellt, die alle erfolglos blieben.¹⁴⁸ Die Hartnäckigkeit, mit der Geschäftsleute sich immer wieder um die Einrichtung eines Spielkasinos bemühten, lässt vermuten, dass hier tatsächlich mit einer gewissen Berechtigung damit zu rechnen gewesen wäre, beim touristischen Publikum mit diesem Angebot Interesse zu wecken. Wie sich Motivation und Bedürfnislage der Reisenden am Rhein hätten entwickeln können, muss jedoch dahingestellt bleiben. Letztlich verhinderte die behördliche Weigerung, dass im Mittelrheintal solche Ansätze eines eher „mondänen“ Tourismus verfolgt bzw. ausprobiert werden konnten.

Statt dessen prägten sehr bald wieder die Motive Wein und „*Frohsinn*“¹⁴⁹ den Charakter des Rheintourismus, der somit seine traditionell-biedere Färbung behielt. Trotzdem der Wein auch in der Werbung seine wichtige Rolle behielt, blieben Klagen über die Zustände in den Ausflugszielen während der 50er Jahre die Ausnahme – im Unterschied zum durch KdF geprägten Fremdenverkehr der 30er Jahre, bei dem das rüpelhafte Auftreten mancher Ausflügler bei vielen Zeitgenossen zu einigem Unmut geführt hatte. Zwar gab es im Zusammenhang mit Diskussionen um den Verkauf an Sonntagen Hinweise auf alkoholisierte Ausflügler¹⁵⁰, und auch die seit dem 19. Jahrhundert geführten Klagen über unwürdige, kirmesähnliche Zustände an manchen Orten wurden wieder zum Thema der Auseinandersetzung in den Kommunen¹⁵¹. Insgesamt war der Betrieb am Rhein in den 50er Jahren aber sehr friedvoll und wesentlich gemäßigter als in früheren Zeiten.

Das stimmt mit der oben angesprochenen Wahrnehmung der Verkehrsverbände überein, nach der die Menschen immer mehr nach Ruhe und Erholung suchten. Diese strukturelle

¹⁴⁷ StAKw, Bestand Königswinter 2694.

¹⁴⁸ Korrespondenz zur Frage der Einrichtung einer Spielbank in Bad Godesberg, 1951ff., in: StAB, Go 8057; zu Spielcasinos in der Bundesrepublik während der 50er Jahre: SCHILDT, *Zeiten*, S. 187.

¹⁴⁹ Beispielsweise: LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, S. 1, in: AFVRP.

¹⁵⁰ Regierungspräsident Köln an die Kreisverwaltung des Landkreises Bonn, betr. Sonntagsverkauf in den Ausflugsorten am Siebengebirge, Köln, den 8.8.1950, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

¹⁵¹ StAKw, Bestand Königswinter 1947.

Veränderung, die beim Reiseverhalten am Rhein im Laufe der 50er Jahre festzustellen war, führte der LVV Rheinland darauf zurück, dass die Reisenden durch die Motorisierung viel mobiler und zugleich ruhebedürftiger geworden seien. Zum einen legten die Urlauber auf ihren Reisen immer größere Entfernungen zurück, während zum anderen durch den wachsenden Verkehr und die allgemeine Hetze des Alltags das Bedürfnis nach Erholung und Ruhe spürbar gestiegen sei.¹⁵² „Es wurde [...] mehr, es wurde aber auch vernünftiger gereist“¹⁵³, hieß es in einem Bericht der späten 50er Jahre.

Dieser Vernunftaspekt kam auch beim Konsumverhalten während der Reise bzw. des Ausflugs zum Ausdruck, denn zum Kummer der Fremdenverkehrsbranche zeichneten sich die Reisenden in der Mehrheit durch eine ausgeprägte Sparsamkeit aus. Schon 1949 machte der Bund Deutscher Verkehrsverbände die Feststellung, „dass das Publikum vielfach zu sparsamen Reisen neigte“ und „einfachere Häuser [...] des billigen Preises wegen in einem bisher nicht gekannten Umfang gesucht“ wurden.¹⁵⁴ Angesichts der vor allem zu Beginn der 50er Jahre noch sehr niedrigen Einkommen, muss dies auch nicht überraschen. Für einen Facharbeiter mit einem monatlichen Nettoverdienst von etwa 250 bis 300 DM¹⁵⁵ stellte ein Übernachtungspreis von 3,50 bis 12 DM, wie er in Königswinter je nach Hotelkategorie pro Person verlangt wurde¹⁵⁶, zweifellos eine beachtliche Ausgabe dar. Das Bedürfnis nach Sparsamkeit auch im Urlaub setzte sich in den 50er Jahren fort und fand noch am Ende des Jahrzehnts in einer fremdenverkehrswissenschaftlichen Untersuchung Bestätigung.¹⁵⁷ Andersherum betrachtet waren die Menschen auch deswegen so sparsam, um sich den Urlaub überhaupt leisten zu können, was wiederum zeigt, dass das Reisen schon in den 50er Jahren für viele zu einem festen Bestandteil des Lebensstils geworden war.

Eine konkrete Schätzung der Konsumausgaben, beispielsweise eines Urlaubstages, ist nicht zu leisten – was schon zeitgenössischen Wissenschaftlern schwer fiel, soll retrospektiv gar nicht erst versucht werden. Daher muss an dieser Stelle der vage Eindruck genügen, den die zeitgenössischen Betrachter des Fremdenverkehrs in Deutschland und auch speziell am Rhein von dem allgemein sehr bescheidenen Konsumverhalten der Urlauber und Ausflügler hatten. Nach Befragungen, die der LVV Rheinland 1956 hatte durchführen

¹⁵² LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1956, 1.7.1956, Geschäftsbericht 1954/55, S. 47, in: HStAD, D II c 21; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 24, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

¹⁵³ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 20, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹⁵⁴ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 3, in: HStAD, RW 12-899.

¹⁵⁵ Schätzung für 1950 nach SCHILDT, *Zeiten*, S. 196.

¹⁵⁶ Unterkunftsverzeichnis Königswinter (um 1949), in: AHS, Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtsgewerbe).

¹⁵⁷ KOCH, *Urlaubsreiseverkehr*, S. 43-48; für die frühen 60er Jahre legte derselbe Autor eine spezielle Untersuchung nur über die Ausgaben vor: DERS., *Ausgabenstruktur*.

lassen, legten Rheinreisende vor allem Wert auf Ruhe, die Suche nach einer preisgünstigen Unterkunft stand aber schon an zweiter Stelle der Interessen.¹⁵⁸

Auf jeden Fall war wie in ganz Deutschland auch am Rhein deutlich zu spüren, dass der Wochenendausflug ebenso wie der längere Urlaub im Laufe der 50er Jahre immer mehr in den allgemeinen Lebensstil der Gesellschaft des „Wirtschaftswunders“ übernommen worden war. Wie der LVV Rheinland Ende der 50er Jahre feststellte, war das Reisen inzwischen zur Selbstverständlichkeit, zum „Allgemeingut“ geworden.¹⁵⁹ In anderer Formulierung hieß es beim LVV Rheinland-Pfalz, *„dass in unserer Zeit die jährliche Urlaubs- und Erholungsreise immer weniger als ein Luxus angesehen, sondern immer mehr in den Kreis der notwendigen und selbstverständlichen Lebensäußerungen einbezogen wird“*.¹⁶⁰

Ein bislang noch nicht angesprochener Randaspekt kann als weiteres Symptom dafür genommen werden, wie selbstverständlich dieses Freizeitverhalten inzwischen war: Während noch zur wilhelminischen Zeit an Pfingsten 1913 laut postalischer Statistik aus Königswinter etwa 45.000 Postkarten verschickt worden waren, waren es 1953 nur noch etwa 8.000, 1954 10.000.¹⁶¹ Einerseits drängt sich als Grund hierfür auf, dass viele der Touristen inzwischen mit eigenem Fotoapparat – *„den heute jeder zweite Ausflügler und Ausländer bei sich trägt“*¹⁶² – unterwegs waren und eigene Fotos machten statt Postkarten zu kaufen. Daneben bietet sich aber auch ein ebenso einleuchtender zweiter Aspekt als Interpretationsansatz an: Denn dass so erheblich weniger Postkarten an Verwandte oder Bekannte verschickt wurden, während bestimmt nicht weniger Touristen am Berg waren, könnte auch damit zusammenhängen, dass eine Reise an den Rhein in den 50er Jahren gegenüber den Jahren des Kaiserreichs eine deutlich geringere Attraktion darstellte. Dadurch dass es inzwischen zum verbreiteten Lebensstil gehörte, solche Ausflüge zu machen, ging das Element des demonstrativen Konsums verloren. Ausflüge an den Rhein waren mittlerweile derart gewöhnlich, dass es immer weniger Ausflüglern wichtig war, ihren Bekannten oder Verwandten hiervon Mitteilung zu machen.

¹⁵⁸ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 3, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹⁵⁹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1958/59, S. 1, in: StAD, IV 16427 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

¹⁶⁰ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1959/60, S. 3, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

¹⁶¹ Vertreter des Einzelhandels Königswinter an das Stadtverordnetenkollegium Königswinter, Königswinter, den 23.4.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

¹⁶² Vertreter des Einzelhandels Königswinter an das Stadtverordnetenkollegium Königswinter, Königswinter, den 23.4.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

7.3. Fremdenverkehrspolitik – die Verbandstätigkeit in den Jahren des „Wirtschaftswunders“

7.3.1. Verschiedene Kooperationen als Grundsatz der Verbandstätigkeit

Wie an anderer Stelle schon erwähnt, war das Rheintal durch politische Zwänge und die Gründung der Bundesländer auf administrativer Ebene seit der alliierten Besetzung gespalten. Die Verbandsvertretung übernahm für das nördliche Rheinland auf dem Gebiet von Nordrhein-Westfalen der LVV Rheinland, für den südlichen Teil der LVV Rheinland-Pfalz, sowie für einen kleineren Abschnitt auf hessischem Gebiet der LVV Hessen. Für das Mittelrheintal war diese Spaltung problematisch, da die einzelnen Abschnitte innerhalb des eigenen Verbandes immer nur einen kleinen, wenn auch sehr wichtigen Teil des Verbandsgebietes ausmachten und somit nicht mit der vollen Konzentration des jeweiligen Verbandes rechnen konnten. Vor allem aber bildete das Mittelrheintal von Bonn bis Bingen bzw. Königswinter bis Rüdesheim seit dem 19. Jahrhundert als Fremdenverkehrsgebiet eine gewisse Einheit durch eine gleichbleibende landschaftliche Charakteristik, die gleiche Art des Fremdenverkehrs und somit auch ähnliche Interessen. Insbesondere im Bereich der Werbung drängte sich geradezu auf, das Mittelrheintal insgesamt zu vermarkten. Um diesem Problem zu begegnen, gab es zahlreiche Kooperationen auf verschiedenen Ebenen. Im kleineren Rahmen schlossen sich einzelne Kommunen zusammen, um ihren spezifischen Interessen mehr Gehör zu verschaffen: So wurde beispielsweise im Februar 1948 der Gebietsausschuss Siebengebirge gegründet, der sich in seinem kleinen Gebiet ganz konkret um infrastrukturelle Verbesserungen bemühte, weiter südlich verfolgte der Fremdenverkehrsausschuss des Loreleykreises die gleichen Ziele.¹⁶³

Auf höherer Ebene kooperierten auch die Verbände vor allem bei groß angelegten Werbekampagnen miteinander, für die 1948 die „Arbeitsgemeinschaft der Rheinischen Verkehrsverbände“ ins Leben gerufen worden war.¹⁶⁴ Dabei funktionierte die Zusammenarbeit von LVV Rheinland und LVV Rheinland-Pfalz sicherlich auch deswegen sehr gut, weil sie aus einem gemeinsamen Verband hervorgegangen waren. Nach der erzwungenen Spaltung war der LVV Rheinland in Godesberg, dem ehemaligen Standort des Rheinischen Verkehrsverbands, geblieben, während der LVV Rheinland-Pfalz nach Koblenz gegangen war, wo sich der Rheinische Verkehrsverband ursprünglich 1904 kon-

¹⁶³ LVV Rheinland an die Mitglieder im Gebiet des Siebengebirges, des Sieg-, Bröl- und Aggertales, Bad Godesberg, den 23.1.1948, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; H.Holl, Geschäftsführer des Verkehrsvereins Niederlahnstein, Betrachtungen über den Fremdenverkehr im Loreleykreis, Niederlahnstein, den 31.3.1968, in: StALahn, Mappe „Burgspiele, Burg Lahneck, Alte Volksbräuche usw.“.

¹⁶⁴ 50 JAHRE LANDESVERKEHRSVERBAND RHEINLAND, S. 61f.

stituiert hatte. So gab es gerade in der Anfangszeit zahlreiche Affinitäten der Verbände, von personellen Verbindungen bis hin zu alltäglichen Kleinigkeiten wie der Büroausstattung, die man sich geteilt hatte.

7.3.2. Schwerpunkte der Verbandsarbeit

7.3.2.1. Fortsetzung der Werbung („äußere Werbung“) mit den gängigen Stereotypen

Als erste große Kooperation führte die Arbeitsgemeinschaft 1949 die Werbekampagne „Mit Goethe zum Rhein“ durch.¹⁶⁵ Plakatwerbung im In- und Ausland, Faltblätter in deutscher, englischer und französischer Sprache¹⁶⁶ sowie eine umfangreiche, 64-seitige Broschüre stellten den Rheintourismus in den Kontext eines regelrechten „Goethe-Kults“ dieser Zeit der Neuorientierung, in der die Deutschen nach der traumatischen Erfahrung des Nationalsozialismus auf der Suche nach einer positiven Identität versuchten, wieder die klassisch-humanistische Tradition deutscher Kultur in den Vordergrund zu stellen.¹⁶⁷ Für die rheinischen Verkehrsverbände bot es sich an, das Goethejahr 1949 zum Anlass für eine große Werbekampagne zu nehmen und den Rhein damit gewissermaßen als Kernland des positiv bewerteten, klassischen Deutschland zu profilieren: Mittels ausführlicher Schilderung der zahlreichen Rheinreisen Goethes und seiner dabei niedergeschriebenen Betrachtungen brachte die erwähnte Werbebroschüre Landschaft und Kultur des Rheinlandes in direkte, nahezu kausale Verbindung mit Denken und Empfindungswelt des Dichters, den „*die Fülle des Lebens, die abwechslungsreiche Folge der landschaftlichen Bilder, Kunst und Kultur und pulsende Gegenwart, Wein und Heiterkeit der Natur sowie der Menschen, verbunden mit einer beschwingten Emsigkeit in der Arbeit*“ nachhaltig beeindruckt und beeinflusst habe.¹⁶⁸ Gleichzeitig wurden mit dieser wie auch mit der sonstigen Werbung seit den ausgehenden 40er Jahren die gängigen Stereotype des Rheintourismus wiederaufgegriffen bzw. fortgesetzt: Romantik, Wein und Fröhlichkeit. Insofern diese Klischees schon seit Beginn der systematischen Werbung in den 20er Jahren die Vermarktung des Rheins geprägt hatten, kam es auch gar nicht zu einem thematischen Bruch in der Rheinwerbung. Deshalb ist es auch nicht erstaunlich, dass auch aufgrund des allgemeinen Papiermangels und sonstiger fehlender Mittel in den ersten Nachkriegsjahren zunächst die alten noch aus der NS-Zeit stammenden Werbeprospekte

¹⁶⁵ Hierzu ausführliche Unterlagen in: HStAD, RW 40-5; außerdem: Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 3, in: HStAD, RW 12-899.

¹⁶⁶ LVV Rheinland, Rundschreiben 11/1958, 25.10.1958, in: HStAD, D II c 21 (1958/59).

¹⁶⁷ MANDELKOW, Goethe, S. 545ff.

¹⁶⁸ Werbebroschüre „Mit Goethe zum Rhein“ (1949), S. 12.

weiterverteilt wurden.¹⁶⁹ Das war in anderen deutschen Fremdenverkehrsregionen nicht anders, wie zuletzt Untersuchungen über Westfalen gezeigt haben.¹⁷⁰ Das eben Gesagte zeigt aber zugleich, dass es verfehlt wäre, hierin eine Kontinuität von NS-Klischees zu sehen. Vielmehr war die Werbebotschaft seit den Jahren der Weimarer Republik weitgehend unverändert geblieben. Der Text einer um 1950 aufgelegten Werbebroschüre malte das hergebrachte, traditionelle Bild des Rheins mit der typisch biedereren Mischung aus Romantik, Gemütlichkeit, Beschaulichkeit, Beständigkeit, immerwährenden Naturschönheiten, Tradition – bis hin zu den Römern – und zugleich der Lebensfreude und Fröhlichkeit der Rheinländer. Dabei brachte der Prospekt allein schon mit seinem Titel die Essenz der rheinischen Werbeklischees auf den Punkt: *„Rheinland. Romantik und Lebensfreude“*.¹⁷¹

Ohne dass eine bestimmte Zielgruppe ausdrücklich angesprochen wurde, scheint sich die Werbung in Inhalt und Form doch vor allem an ein mittelständisches und bürgerliches Publikum gerichtet zu haben, was generell für die touristische Werbung der 50er Jahre zu gelten scheint.¹⁷² Das Hochhalten von überwiegend traditionellen Werten konnte weder für Arbeiter noch für jüngere Menschen besonders attraktiv sein. Zwar wurde in den Berichten der Verbände immer wieder darauf hingewiesen, dass *„der jugendliche Wanderer von heute der Erholungsreisende von morgen“* sei und daher insbesondere auch jüngere Menschen für den Rheintourismus gewonnen werden müssten¹⁷³, in der Werbung ist davon allerdings kaum etwas zu spüren. Das gleiche gilt für Familien: Auch wenn sich die rheinischen Verkehrsverbände bei der Problematik um die Entzerrung der Schulferien sehr engagierten, blieb ansonsten sowohl die Werbung von Familien als auch die Ausformung von speziellen touristischen Angeboten für Familien in den 50er Jahren marginal.¹⁷⁴

Allerdings muss bei der Untersuchung etwaiger Werbestrategien der Verkehrsverbände berücksichtigt werden, dass die Marktbeobachtung in den 50er Jahren noch in den Anfängen steckte. Die Fremdenverkehrsstatistik, ohne die eine Entwicklung von Marktstrategien ganz unmöglich gewesen wäre, stand zwar mit Unterbrechung durch den Krieg seit den 30er Jahren auf solider Grundlage. Ansonsten war die Branche aber im Wesentlichen auf die eigenen Beobachtungen vor Ort angewiesen, da weitere Erhebungen die Ausnahme blieben. Diese geringe Kenntnis über die Nachfrageseite, die insbesondere für den Aus-

¹⁶⁹ „50 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland“, in: Der Fremdenverkehr Nr. 11/12, 1954, S. 4-7.

¹⁷⁰ FRESE, Näherholung, S. 371f.

¹⁷¹ HStAD, RW 40-3.

¹⁷² SCHILDT, Zeiten, S. 188.

¹⁷³ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 10, in: HStAD, D II c 21 (1954/55).

¹⁷⁴ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1960, S. 4, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

flugsverkehr galt, blieb im gesamten Untersuchungszeitraum ein wesentliches Problem im Hinblick auf Vermarktungsstrategien und Angebotsgestaltung im mittelhheinischen Fremdenverkehr.

Neben der allgemein auf eine Belebung des Rheintourismus abhebenden Werbung gab es ein besonderes Ziel, das die rheinischen Verkehrsverbände in ihrer Werbung verfolgten: die Ausdehnung des Reiseverkehrs auf die Vor- und Nachsaison. Wie in vielen Fremdenverkehrsregionen war der Reiseverkehr am Rhein sehr stark auf die Sommermonate konzentriert. Die Saison begann Ostern, hatte außerordentliche Spitzen bei den Besucherzahlen in den Monaten Juli und August und lief je nach Wetter in den ersten Wochen des Oktobers oder noch etwas früher aus.¹⁷⁵ Für die Fremdenverkehrsbranche war dies nicht optimal, da der Betrieb in den Spitzenmonaten häufig die Kapazitäten überforderte, während außerhalb dieser Hochphase manche Betten leer blieben. Deshalb begann der LVV Rheinland schon in den frühen 50er Jahren damit, sich durch besondere Angebote und Vereinbarungen mit Reiseunternehmen für eine Entlastung der Hauptsaison einzusetzen.¹⁷⁶ Eine umfassende Lösung war bei diesem Problem allerdings nie zu erreichen, was in der – bis heute im Wesentlichen unveränderten – Natur des europäischen Reiseverhaltens lag: Im Sommer suchten die Menschen Ruhe, Erholung oder Vergnügen, was sie am Rhein finden konnten. Dagegen waren die in der Wetterprognose besonders unsicheren Monate im Frühjahr und Herbst eher dem Städtetourismus vorbehalten, zumindest bei den Reisen innerhalb Deutschlands, während in den Wintermonaten nur ganz spezielle Winterreisegebiete mit einem der Jahreszeit entsprechenden Angebot aufgesucht wurden.¹⁷⁷ Die Förderung des Reisens außerhalb der Hauptsaison war auch eines der Ziele einer großen deutschlandweiten Werbekampagne, der sogenannten „Schlaumeier“-Aktion, die 1957 unter Federführung des Bundes Deutscher Verkehrsvereine ins Leben gerufen wurde.¹⁷⁸

Die Verkehrsämter oder Verkehrsvereine, die in den meisten Orten nach dem Krieg ihre Arbeit wieder aufgenommen hatten, brachten seit den ausgehenden 40er Jahren Unterkunftsverzeichnisse oder kleine Werbeprospekte der jeweiligen Gemeinde heraus, die durchweg im selben Stil gehalten waren wie die Plakate, Broschüren oder Schaufensterauslagen der rheinischen Verkehrsverbände, die für den Rheintourismus insgesamt waren.

¹⁷⁵ BERNHAUER, Reiseverkehr, S. 31-40.

¹⁷⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 14, in: HStAD, D II c 21 (1954/55), Geschäftsbericht 1954/55, S. 38-41, in: HStAD, D II c 21 (1956/57).

¹⁷⁷ Typisierend zu unterschiedlichen Arten des Tourismus: TIETZ, Tourismus, S. 10-14.

¹⁷⁸ Siehe hierzu weiter unten Kapitel 8.3.1.

Geworben wurde aber nicht nur durch Printmedien. Zur Steigerung der Attraktivität des Reisegebietes wurden auch Veranstaltungen durchgeführt wie beispielsweise Winzerfeste in einzelnen Ortschaften, die in den 30er Jahren eingeführt worden waren und nach dem Krieg wieder auflebten. Das herausragende Ereignis unter den Veranstaltungen am Rhein blieb aber die große nächtliche Beleuchtungsaktion „Rhein in Flammen“, die 1950 erstmals nach dem Krieg wieder vom LVV Rheinland-Pfalz durchgeführt wurde.¹⁷⁹ Das Ereignis wurde danach in unregelmäßigen jährlichen Abständen auf verschiedenen Streckenabschnitten des Rheins wiederholt. 1954 berichtete der LVV Rheinland über die große Resonanz und Werbewirkung der Aktion:

*„Mehr als 2 Mio. Zuschauer aus dem In- und Ausland waren Zeugen dieses eindrucksvollen Schauspiels. Über 100.000 Kraftfahrzeuge begleiteten den Ablauf der Beleuchtung auf den Rheinuferstraßen bzw. parkten auf den Straßen am Strom. [...] Der Abfluß der Kraftfahrzeuge dauerte bis in die frühen Morgenstunden des folgenden Tages. Die Schiffsflotte bestand aus 68 Einheiten. [...] Allein nach unseren Unterlagen, die nur eine Auswahl der tatsächlich erfolgten Publikationen darstellen, erschienen rund 500 Berichte in der Presse des In- und Auslandes und weit über 100 Bildveröffentlichungen“.*¹⁸⁰

7.3.2.2. Die „innere Werbung“: „Qualitätssicherung“ und „Stilwahrung“

Außenwerbung für das Rheinland als Fremdenverkehrsgebiet war ein sehr wichtiger Bereich der institutionell bei den Verbänden und Verkehrsämtern bzw. Verkehrsvereinen verankerten Aktivitäten. Daneben wurde auch sogenannte „innere Werbung“ betrieben, also Bemühungen um eine Optimierung des touristischen Angebots. Allerdings konnten die Fremdenverkehrsorganisationen hierbei zumeist nicht mehr unternehmen, als durch Appelle die Betriebe der Fremdenverkehrsbranche dazu aufzufordern, „für einen gepflegten Charakter“ der Unterkünfte oder der Restaurationsräume Sorge zu tragen.¹⁸¹ Das gleiche galt für Aufrufe an die Bevölkerung, sich für eine schöne Gestaltung des Ortsbildes einzusetzen.¹⁸²

¹⁷⁹ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, S. 11.

¹⁸⁰ LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1956, 1.7.1956, Geschäftsbericht 1954/55, S. 37, in: HStAD, D II c 21; hierzu ebenfalls: LVV Rheinland an den Deutschen Städtebund, Bad Godesberg, den 25.5.1955, in: HStAD, RW 12-5147; LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1959/60, S. 18, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396; StAKw, Bestand Königswinter 1625.

¹⁸¹ So in einem der ersten solcher Aufrufe, in: Protokoll der Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge im LVV Rheinland am 6.2.1948, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

¹⁸² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 14, in: HStAD, D II c 21 (1954/55).

Konkret wurde das Engagement der Verbände bei ihrem Einsatz gegen „*Auswüchse im Fremdenverkehr*“. Dies hatte inzwischen schon Tradition. Wie an anderer Stelle dargestellt, war schon in den 20er Jahren und mit erhöhter Intensität zur Zeit des Nationalsozialismus gegen sogenannte „*Geschmacklosigkeiten*“ vorgegangen worden, wovon sowohl angebotene Waren, beispielsweise diverser Andenkenkitsch, als auch bestimmte Bekleidung, insbesondere die clownesken Hüte der Besucher, betroffen gewesen waren. Das Ziel, das Erscheinungsbild von Landschaft und Fremdenverkehr ästhetisch zu korrigieren, war nach dem Krieg im Wesentlichen das gleiche wie schon in den Jahrzehnten zuvor. 1952 richtete sich der LVV Rheinland an den Deutschen Städtebund mit der nachdrücklichen Bitte, den „*Auswüchsen der Außenreklamen*“ entgegenzuwirken:

*„In zunehmendem Maße macht sich eine Beeinträchtigung des natürlichen Landschafts- und des Ortsbildes durch die Aussenreklame bemerkbar. Dieses ist nicht nur ein unwürdiger Zustand für ein Kulturvolk, dem Achtung vor der Schönheit der Natur und den Kunstformen der Architektur innewohnt, sondern er schmälert auch in erheblicher Weise die Freude am Wandern und Reisen. Die Überhandnahme von Schildern, Plakaten, Leuchtreklamen usw. fordert gebieterisch entgegenwirkende Maßnahmen. Bei aller Werbefreundlichkeit muß die Verbandsversammlung des LVV Rheinland [...] alle zuständigen Behörden und Private dringend bitten, sich für eine Entschandelung der Natur und eine sparsame und stilvolle Aussenwerbung in den Orten mit Nachdruck einzusetzen. Vor allem dem erholungssuchenden Menschen muß die freie Schönheit und Würde der Natur, die als Ausgleich zur Alltagsarbeit zu erleben, er ein Anrecht hat, erhalten bleiben.“*¹⁸³

Über das ganze Jahrzehnt hinweg blieb das Thema für die beiden großen rheinischen Verkehrsverbände aktuell. Zwar sprach der LVV Rheinland-Pfalz im Rückblick auf das Jahr 1956 von Erfolgen „*im Kampf gegen die Auswüchse des Fremdenverkehrs*“ und meinte, dass „*diese unliebsamen Zeiterscheinungen merklich zurückgegangen*“ seien¹⁸⁴, einige Jahre später wurde jedoch wieder über dieselben Erscheinungen geklagt.¹⁸⁵ Um dem Verkauf von Kitschartikeln entgegenzuwirken, veranstaltete der LVV Rheinland-Pfalz Anfang der 60er Jahre in Kooperation mit Museen und anderen Verbänden sogar „*Ausstellungen und sonstige Förderhilfen, die der Produktion guter und schöner Anden-*

¹⁸³ LVV Rheinland an den Deutschen Städtebund, Bad Godesberg, den 3.4.1952, in: HStAD, RW 12-5148.

¹⁸⁴ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 16, in: AFVRP.

¹⁸⁵ LVV Rheinland-Pfalz 1959/60, S. 23, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

ken dienen“, in der Überzeugung, „daß diese Maßnahmen, die der Erhaltung echter Erholungsgebiete dienen, bei allen Menschen, die guten Willens sind, das rechte Verständnis und ein dankbares Echo finden werden“. ¹⁸⁶ Mit Herstellern von Hüten wurde zur selben Zeit vereinbart, dass diese sich um die Produktion von „stilvollen“ Kopfbedeckungen kümmern würden. ¹⁸⁷ Hier kam wieder die seit der Anfangszeit der Problematik bekannte Argumentationslinie zum Vorschein, nach der ein „echtes“ Erholungsgebiet auch bestimmten ästhetischen Ansprüchen genügen musste und die Deutungsmacht über diese ästhetischen Fragen nicht bei den Händlern bzw. Käufern der Kitschartikel sondern in erster Linie beim Verband lag. Und auch der benachbarte Verband in Godesberg, der LVV Rheinland, war überzeugt, dass „echte Fröhlichkeit“ nicht mit „unschicklicher Kleidung und Sommerkarneval“ vereinbar sei. ¹⁸⁸ Hier gingen die beiden Verbände überaus konform – übrigens auch im Sprachgebrauch, wie unter anderem die einstimmige Verwendung des Begriffs „Auswüchse“ zeigt.

Ein anschauliches Bild der „kirmesähnlichen“ Zustände, die hier in die Kritik der Fremdenverkehrsverbände geriet, bietet wiederum die Situation am Drachenfels in den 50er Jahren, die gerade wegen der ständigen Auseinandersetzungen so gut dokumentiert ist. 1955 schilderten Anwohner, die sich „Freunde des Siebengebirges“ nannten, in einem ausführlichen Brief an den Regierungspräsidenten detailliert die Missstände am Fußweg zum Drachenfels, die nach dem Krieg wieder zugenommen hätten. In erster Linie klagten sie darüber, dass viele der ansässigen Geschäftsinhaber unerlaubterweise und ohne Rücksicht auf Natur und „guten Geschmack“ ihre Läden vergrößert hätten, wodurch der romantische Charakter des Aufstiegs zum Berg nachhaltig gelitten hätte.

„Durch diese Vergrößerung werden die Besucher des Drachenfels, besonders Kinder und Jugendliche, von der Schönheit der Natur abgelenkt und ergeben sich dem Kirmesrummel, was doch sicher nicht der Erholung bei einem Ausflug dienlich ist.[...] Wenn man jetzt den Drachenfelsweg heraufkommt, hört man schon von weitem, durch das offene Tor, moderne Tanzmusik in größter Lautstärke, zumeist auch noch die widerliche Jazzmusik. Somit ist jeder Naturzauber des Siebengebirges am Drachenfelsweg und deren Umgebung gestört. Im Frühjahr 1955 hat [ein Wirt], da man ihm nichts verbot, noch einen Bierausschankpavillon, neben dem Gebäude von der Straße sichtbar und zu-

¹⁸⁶ LVV Rheinland-Pfalz 1959/60, S. 23, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

¹⁸⁷ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1960, S. 24, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

¹⁸⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1961, 6.4.1961, in: HStAD, D II c 21.

gänglich, aufgestellt und das ganze alte Gebäude mit bunten Lampenketten umfangt, was wieder an Hafengassenzauber erinnert“.¹⁸⁹

Um ihrer Bitte um Maßnahmen gegen diese Zustände Nachdruck zu verleihen, drohten die Verfasser des Briefes sogar damit, in einem nächsten Schritt bei der Landesregierung zu klagen und sich mit Artikeln im SPIEGEL an die Öffentlichkeit zu wenden. Allerdings scheinen die Beschwerden letztlich nicht viel bewirkt zu haben. Noch Jahre später ergab eine Ortsbesichtigung am Drachenfels ein nahezu unverändertes Bild eines Weges, an den sich eine große Zahl von Gaststätten, Erfrischungsständen, einem Stand mit Spielautomaten, Andenkenbuden und zahllosen Reklametafeln reihte.¹⁹⁰

Das genannte Beispiel wie auch die ständige Wiederkehr der Klagen auf Verbandsebene zeigen, dass die Bestrebungen gegen „*Auswüchse*“ im Fremdenverkehr offenbar durchweg nicht von Erfolg gekrönt waren. Charakterisiert ist das Streitthema vor allem durch eine bemerkenswerte Kontinuität der in den Argumentationen ständig wiederkehrenden Hinweise auf den „*guten Geschmack*“ sowie die Fürsorgepflicht, die die verantwortlichen Stellen, d.h. die Kommunen bzw. die Regionalverwaltung, gegenüber den Besuchern hätte, denen ein selbständiges ästhetisches Urteilsvermögen offenbar gänzlich abgesprochen wurde. Generell wurde – seit Beginn dieser Auseinandersetzungen – in den Beschwerden kaum ökonomisch-rational argumentiert. Die Überlegung, dass Besucher durch den „*Sommerkarneval*“ in den Ausflugsorten abgeschreckt werden könnten und für die Region dadurch finanzielle Einbußen zu befürchten wären, rückte vollständig in den Hintergrund. Wahrscheinlich war dies aber auch gar nicht zu befürchten, da viele der Besucher diese „*Auswüchse*“ keineswegs negativ empfanden. Vielmehr waren die Ausflügler durch ihre Kleidung und ihr Benehmen Teil der Kritik. In dieser Hinsicht waren die dauerhaften Beschwerden von Anwohnern, Verkehrsvereinen und -verbänden seit den 20er Jahren im Wesentlichen unverändert von einer überheblichen Sichtweise unmündiger Touristen durchzogen, und es zeigt sich, wie sehr es hier tatsächlich vor allem um stilistische Fragen ging und nicht um wirtschaftliches Kalkül.

¹⁸⁹ „Freunde des Siebengebirges“ an den Regierungspräsidenten in Köln, Bonn, den 1.10.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 1945.

¹⁹⁰ Regierungspräsident Köln an die Stadt Königswinter, Köln den 29.1.1959, in: StAKw, Bestand Königswinter 1947.

7.3.2.3. Interessenpolitik: Fahrplangestaltung, Infrastruktur, Sonntagsverkauf und Ferienregelung

Neben der „äußeren“ und „inneren“ Werbung war die Lobbyfunktion die dritte wesentliche fremdenverkehrspolitische Aufgabe der Verbände. In den 50er Jahren konzentrierte sich die Arbeit in diesem Bereich vor allem auf Aspekte der Verkehrsinfrastruktur sowie auf die Themen Ladenöffnungszeiten und Ferienregelung.

Einen Großteil der Verbandstätigkeit machte die ständige Arbeit in den Tarif- und Fahrplanausschüssen aus, die sich um Optimierungen bei der Fahrplangestaltung der Bahn bemühten. Zu den ersten Erfolgen, die in den frühen 50er Jahren in diesem Bereich verzeichnet werden konnten, gehörten Verbesserungen der Verbindungen nach den Niederlanden oder die Einführung des Wechseltarifs, d.h. der Regelung, nach der mit derselben Fahrkarte wahlweise die linke oder rechte Rheinseite befahren werden konnte.¹⁹¹ Charakteristisch für die Ausschussarbeit war, dass die Fahrplanverbesserungen im Einzelnen so marginal waren, dass eine Einschätzung des Erfolgs der Arbeit sehr schwer fällt. Die detaillierten jährlichen Berichte geben aber eine Vielzahl an kleineren Fahrplanänderungen wider, die insgesamt sicher zu einer infrastrukturellen Optimierung geführt haben. Zugleich zeigt sich an den Änderungen auch, dass ein großes Gewicht auf die tarifliche Förderung des (Sonntags-)Ausflugsverkehrs und eine ständige Verbesserung der Bahnverbindungen vom Ruhrgebiet und den Beneluxländern zu den rheinischen Ausflugszielen gelegt wurde, was sich mit der Charakteristik des Fremdenverkehrs im Rheinland deckte. Ähnlich kleinschrittig waren die Bemühungen um Verbesserungen im Straßenverkehr, die Beseitigung der Parkraumnot usw., für die sich die Verbände immer wieder bei den zuständigen Behörden einsetzten.¹⁹²

Neben dieser laufenden Arbeit drängten sich zwei weitere Themen immer wieder in den Mittelpunkt des Interesses der Verbandsarbeit: Die Diskussion um die Ladenöffnungszeiten, speziell den Sonntagsverkauf, und die Ferienregelung in den Bundesländern.

Die Ladenöffnungszeiten und insbesondere die Frage des Sonntagsverkaufs waren schon seit dem späten 19. Jahrhundert immer wieder diskutiert und umgestaltet worden. Schritt für Schritt waren seit der ersten gesetzlichen Regelung von 1891 die Bestimmungen gelockert, d.h. die Verkaufszeiten an Sonntagen während der Saison und der Kreis der zum

¹⁹¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1952, S. 18f., in: HStAD, RW 12-5148.

¹⁹² LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 15, in: AFVRP.

Verkauf erlaubten Waren ausgeweitet worden.¹⁹³ Angesichts des sich stark auf die Wochenenden konzentrierenden Ausflugsverkehrs lag es natürlich im besonderen Interesse der Händler in den rheinischen Fremdenverkehrsgemeinden, hier eine möglichst liberale gesetzliche Regelung zu finden. In den 50er Jahren liefen die behördlichen Verordnungen jedoch diesen Interessen entgegen. 1951 wurde aufgrund der Beobachtung von „*erheblichen Auswüchsen der Trunkenheit der Siebengebirgsbesucher*“ der Verkauf von alkoholischen Getränken untersagt. Mit der Verordnung vom 21. März 1951 war der Kreis der zum Verkauf an Sonntagen genehmigten Waren eingeschränkt auf Reiseandenken, Wanderkarten, Ansichtskarten, frisches Obst und Südfrüchte, Tabakwaren, Süßigkeiten und Fotoartikel.¹⁹⁴ Dabei blieb es in den folgenden Jahren auch im Wesentlichen. Allerdings wurden die Verkaufszeiten und die Zahl der verkaufsoffenen Sonntage in den Fremdenverkehrsregionen durch das Ladenschlussgesetz 1955 und weitere Entscheidungen in den darauf folgenden Jahren, insbesondere durch die Gesetzesänderung 1958 drastisch eingeschränkt: Während 1956 noch an 31 Sonntagen die Geschäfte zu bestimmten Zeiten geöffnet haben durften, waren 1958 nur noch 16 Sonn- und Feiertage freigegeben.¹⁹⁵ Der LVV Rheinland wie auch der LVV Rheinland-Pfalz versuchten erfolglos, diesen Einschränkungen entgegenzuwirken.¹⁹⁶ Erst 1960 wurde wieder eine leichte Lockerung, d.h. eine Ausweitung von 16 auf 22 Sonntagen im Jahr, gesetzlich ermöglicht.¹⁹⁷ Insgesamt gab es beim Thema der Ladenöffnungszeiten im Laufe der 50er Jahre eine nachteilige Entwicklung für die Zielorte des Fremdenverkehrs. Davon war das Mittelrheintal wegen seiner besonderen Prägung durch den Wochenend-Ausflugsverkehr sehr stark betroffen. Aus Sicht der Verbände konnte keine befriedigende Lösung erreicht werden.

Auch bei der Frage der Ferienregelung erreichten die Verkehrsverbände im Laufe der 50er Jahre nur sehr geringe Verbesserungen.¹⁹⁸ Schon 1949 wies der Bund Deutscher Verkehrsverbände auf das dringende Interesse der Fremdenverkehrsbranche hin, dass Überschneidungen bei den Schulferien der einzelnen Bundesländer vermieden werden

¹⁹³ Vorlage der Verwaltung zu Punkt 2 der Tagesordnung der Stadtverordneten-Versammlung am 3.5.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

¹⁹⁴ Vorlage der Verwaltung zu Punkt 2 der Tagesordnung der Stadtverordneten-Versammlung am 3.5.1955, in: StAKw, Bestand Königswinter 806.

¹⁹⁵ Der Landrat des Rheingaukreises an die Bundestagsfraktionen in Bonn, betr. Ladenschlussgesetz, Rüdeshcim, den 12.3.1958, in: StAKw, Bestand Königswinter 2904.

¹⁹⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 26, in: HStAD, D II c 21 (1954/55); LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 16, in: AFVRP.

¹⁹⁷ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1960, S. 24f., in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

¹⁹⁸ Noch 1959 klagte der Bund Deutscher Verkehrsverbände über viel zu große Überschneidungen der Schulferien: Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 18ff., in: AFVRP; zu dieser Problematik sehr analytisch: KOCH, Urlaubsreiseverkehr, S. 62ff.

sollten.¹⁹⁹ Bezeichnend ist allerdings, dass die Initiative zu dieser Einlassung von den Nordseebädern ausging, einer Fremdenverkehrsregion, in die schon zu dieser Zeit besonders viele Familien reisten.²⁰⁰ Auch die rheinischen Verkehrsverbände beteiligten sich an verschiedenen, in erster Linie vom Bund Deutscher Verkehrsverbände getragenen Vorstößen zur Änderung der Ferienzeiten.²⁰¹ Es ist allerdings symptomatisch für den Charakter des rheinischen Fremdenverkehrs, dass die Regelung der Schulferien bei den dortigen Landesverkehrsverbänden nicht zu den dringendsten Problemen gezählt wurden, denn Familien mit Kindern gehörten nicht zur typischen Klientel des Rheintourismus – anders als bei den Wochenendausflügen, die nicht abhängig von Schulferien waren. Ideen für eine kinderfreundlichere Gestaltung des touristischen Angebots mit dem Ziel, auch Familien in größerer Zahl zu einem Erholungsurlaub am Rhein zu ermuntern, wurden erst in den späten 50er Jahren entwickelt, als die Branche im Rahmen des allgemein nachlassenden innerdeutschen Reiseverkehrs nach neuen Möglichkeiten suchte.

7.4. Zwischenfazit: die „Goldenen“ 50er Jahre

Nach Überwindung der Nachkriegsnot, dem wirtschaftlichen Aufschwung, der allgemeinen Steigerung des Lebensstandards und einer Ausweitung der Freizeit- und Konsummöglichkeiten entfaltete sich im Mittelrheintal seit den frühen 50er Jahren wieder ein reger Reiseverkehr. Bald waren die Kriegsfolgen – Zerstörungen, Beschlagnahmungen und Besatzung – kein Thema mehr, die infrastrukturellen Voraussetzungen wieder hergestellt und ausgebaut. Der Aufschwung des zahlenmäßig fassbaren Übernachtungsfremdenverkehrs war wesentlich getragen von Reisenden aus den benachbarten Beneluxstaaten, England und den USA. Auch wenn die Bahn in den 50er Jahren noch das meist benutzte Verkehrsmittel blieb, so war der Autoverkehr Symbol und wichtiger Träger des Aufschwungs. Mit dem Auto steigerte sich die individuelle Mobilität und Unabhängigkeit der Reisenden. Den deutlichsten Ausdruck fand dieser Wandel in der neuen Reiseform des Camping. Gleichzeitig wuchsen auch die Verkehrsprobleme, die sich schon in der Zwischenkriegszeit im räumlich begrenzten Rheintal angekündigt hatten.

Charakteristisch für das Reiseverhalten am Rhein war eine relativ kurze Aufenthaltsdauer: Sofern man überhaupt von dem „typischen“ Besucher des Rheintales sprechen kann, quartierte dieser sich nicht für die gesamte Dauer seiner Reise an einem Ort ein, sondern reiste

¹⁹⁹ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1948/49, S. 5, in: HStAD, RW 12-899.

²⁰⁰ KOCH/HUBRICH, Fremdenströme, S. 10, 52; HAHN, Erholungsgebiete, S. 17-20.

²⁰¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1953, S. 26, in: HStAD, D II c 21 (1954/55); LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 17, in: AFVRP; LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1959/60, S. 25; 1960, S. 26, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

den Fluss entlang und wechselte dementsprechend seine Unterkünfte. Auch Busreisen gehörten zum Rheintourismus. Allerdings fanden Pauschalreiseangebote am Rhein eine geringere Verbreitung als in vielen anderen deutschen Fremdenverkehrsgebieten.

Wie schon in der Zwischenkriegszeit prägte der Ausflugsverkehr besonders an den Wochenenden das Bild des mittelrheinischen Fremdenverkehrs noch mehr als die Urlauber. Wochenendausflüge wurden zur Selbstverständlichkeit im Lebensstil der Bundesbürger. Im Gegensatz zu den Fahrten der „KdF-Horden“ aus vergangenen Tagen waren die Ausflüge der 50er Jahre allerdings frei von jeglichem organisatorischen und erst recht politischen Rahmen.

Überhaupt kann von Lenkungsmaßnahmen kaum noch die Rede sein. Zwar setzten sich die Versuche der Verbände fort, auf ästhetische Fragen im Fremdenverkehrsgeschehen Einfluss zu nehmen. Solche Ansätze waren aber deutlich zurückhaltender als zur Zeit des Nationalsozialismus, da die Verbandsarbeit nicht mehr länger in den Kontext obrigkeitlicher Zielvorgaben eingebunden war und man sich wieder allein auf die Interessen der Fremdenverkehrsbranche konzentrieren konnte. Dem Problem der Spaltung der Zuständigkeit für das Rheintal begegnete man mit verschiedenen projektgebundenen Kooperationen zwischen den Verbänden. Als zentrale Themen der Verbandsarbeit rückten wieder die Gestaltung der touristischen Infrastruktur, die Interessenvertretung für die Branche und die gemeinsame Werbung in den Vordergrund, wobei gerade der letzte Aspekt eine erstaunliche Kontinuität weiterführte. Denn die Rheinreise behielt nahezu unverändert ihren biedereren Charakter; Frohsinn, Wein und Rheinromantik blieben die Leitmotive von Werbung und Selbstverständnis der Region.

8. Veränderungen von den späten 50er bis Ende der 60er Jahre

8.1. Grundvoraussetzungen der Entwicklung seit den ausgehenden 50er Jahren

Seit den späten 50er Jahren veränderte sich das Reiseverhalten in Deutschland und Europa spürbar. Reiseintensität und Reishäufigkeit nahmen zu, während gleichzeitig neue Reiseziele in den Vordergrund rückten. Im Jahr 1954 hatten 24% der erwachsenen Bevölkerung der Bundesrepublik einen Urlaub gemacht, 1962 waren es 32%, 1966 39% und 1972 schon 49%.¹ Zudem war es in den 60er Jahren auch nicht mehr ausgeschlossen, dass man sich auf lediglich einen Urlaub im Jahr beschränkte, allerdings liegen für den Trend zum Mehrfachurlaub erst ab den 70er Jahren Zahlen vor.² Die Steigerung der Reiseintensität ging einher mit einer zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung und demzufolge einer Verschiebung bei der Wahl der Reiseverkehrsmittel. Das Auto, das schon in den 50er Jahren gegenüber der Eisenbahn an Bedeutung gewonnen hatte, dominierte in den 60er Jahren den Reiseverkehr: 1960 fuhren 38% der Bundesbürger mit dem eigenen PKW in Urlaub, 1970 waren es 61%. Gleichzeitig ging der Anteil der Urlaube mit der Bahn von 42% auf 24% zurück.³

Die Ursachen dieses Booms waren vielfältig: Verlängerte Urlaubszeiten, gestiegene Einkommen, eine höhere Mobilität und letztlich auch die „touristische Gewöhnung“, d.h. die Integration des Urlaubs als selbstverständlichen Bestandteil des modernen Lebensstils, gaben den Ausschlag für eine gesteigerte Reiselust der Deutschen.

Diese Zeit des touristischen Booms, der häufig auch als Durchbruch zum Massentourismus interpretiert wird⁴, wurde allerdings in vielen deutschen Reisegebieten – so auch am Rhein – als Phase der Stagnation erlebt.⁵ Zwar reisten die Deutschen immer mehr – vor allem aber außerhalb Deutschlands. 1954 waren lediglich 15% aller deutschen Urlauber ins Ausland gereist, 1960 war es schon fast jeder Dritte und 1968 waren erstmals mehr als die Hälfte außerhalb Deutschlands im Urlaub.⁶

Zu den beliebtesten ausländischen Reisezielen gehörten Ende der 50er Jahre neben den deutschsprachigen Nachbarländern Österreich und Schweiz vor allem Italien, was in dieser Zeit zum herausragenden südlichen Reiseland wurde. Um Italien entstand ein Kult, der

¹ DUNDLER, Urlaubsreisen, Tab. 1; SCHERRIEB, Massentourismus, S. 113.

² DUNDLER, Urlaubsreisen, Tab. 2; SCHERRIEB, Massentourismus, S. 115.

³ SCHILDT, Wochen, S. 79.

⁴ SPODE, Tourist, S. 134f.; SCHILDT, Wochen, S. 78ff.

⁵ Für Westfalen: FRESE, Naherholung, S. 379.

⁶ DUNDLER, Urlaubsreisen, Tab. 4; SCHILDT, Wochen, S. 80.

neben einer großen Reisebewegung in das Land auch Trends in der Bekleidungsmode, der Gastronomie und häuslichen Küche sowie in der zeitgenössischen Schlagermusik betraf.⁷

Das wachsende Interesse an südlichen Reisezielen, die mit besserem Wetter, anderen landschaftlichen Attraktionen, dem Meer und dem „mediterranen Leben“ im Allgemeinen lockten, zog nicht nur deutsche Urlauber von Deutschland als Reiseziel weg. Auch im Ausland wurde der „sonnige Süden“ entdeckt, so dass auch die Besucherzahlen der Ausländer in Deutschland stagnierend oder rückläufig waren. In dieser Entwicklung reisten 1958 zum ersten Mal mehr Deutsche ins Ausland als umgekehrt Ausländer in die Bundesrepublik kamen;⁸ seitdem blieb die Reisebilanz negativ.

Somit stellen hinsichtlich der Urlauberzahlen das sogenannte „Scherenjahr“⁹ 1958 mit dem Umschlagen der Reisebilanz Westdeutschlands und das Jahr 1968, als erstmals die deutschen Auslandsreisen überwogen, zwei Schlaglichter dar in einer Periode, die für die Fremdenverkehrsregionen in Deutschland von konjunktureller Sorge und Umorientierung geprägt war. War der Urlaubsverkehr mit den bis dahin jährlichen Steigerungsraten geradezu ein Selbstläufer gewesen, so musste man sich nun in vielen Gebieten umstellen, da das touristische Angebot häufig einer sinkenden Nachfrage begegnete, die Bedürfnisstrukturen der Urlauber sich veränderten und die Ansprüche der Reisenden insgesamt stiegen.

8.2. Verändertes Reiseverhalten und Marktstrategien der Angebotsseite

Viele Indikatoren sprechen dafür, in den späten 50er Jahren auch am Rhein den Beginn eines neuen Abschnitts der Entwicklung des Fremdenverkehrs zu sehen. Stagnierende Besucherzahlen und qualitative Veränderungen in der Nachfrage kennzeichneten eine Phase, in der durch veränderte touristische Angebote versucht werden musste, dem Fremdenverkehr neue Impulse zu geben.

8.2.1. Die quantitative Entwicklung: Stagnation

Zur Erläuterung der statistischen Entwicklung ist methodisch zu sagen, dass in den 60er Jahren in der amtlichen Statistik verschiedene Orte wegfielen und deshalb eine andere Erhebungsgrundlage ermittelt werden musste, wodurch sich die leichte Differenz zu den Zahlen ergibt, die in den vorangegangenen Kapiteln für die Jahre 1958 bis 1961 angegeben wurden. In Kapitel 7.2.1. waren den statistischen Untersuchungen die Zahlen von 32

⁷ Zu „Italiensehnsucht“ und „Italienkult“ der 50er und 60er Jahre sehr gut: „WENN BEI CAPRI...“; außerdem: BAUSINGER, *Reiseweltmeister*, S. 27ff.; SCHUMANN, *Grenzübertritte*, S. 33-39; MANDEL, *Amore*, insbesondere S. 150-158.

⁸ SCHILDT, *Zeiten*, S. 200.

⁹ Ebenda, S. 200.

Orten zugrunde gelegt worden, die vorliegende Übersicht umfasst nur die Zahlen von folgenden 28 Orten: Andernach, Bacharach, Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Hönningen, Bad Salzig, Bendorf, Bonn, Boppard, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Koblenz, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Remagen, Rhens, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen und Unkel. Als Ende des statistischen Betrachtungszeitraums musste das Jahr 1968 gewählt werden, weil danach einige Orte in den Statistiken infolge der großen kommunalen Neuordnungen seit den späten 60er Jahren¹⁰ nicht mehr auftauchen und somit nur für den Zeitraum bis einschließlich 1968 eine vergleichbare Datengrundlage vorliegt. Davon abgesehen bietet aber die allgemeine Entwicklung des Reiseverkehrs in Deutschland ebenso wie die in den Geschäftsberichten geschilderte Entwicklung am Rhein ohnehin Anlass zu der Annahme, dass 1967/68 ein Schnitt gemacht werden kann. Denn seit den ausgehenden 60er Jahren wurde am Mittelrhein gegenüber den Jahren zuvor viel mehr von einer notwendigen Umorientierung gesprochen, da sich die Erkenntnis durchgesetzt hatte, dass der Rhein seinen Status als Hauptreisegebiet an andere Regionen, vor allem das Ausland, verloren hatte.

Die Auswertung der Statistik¹¹ ergibt für die Entwicklung des Übernachtungsreiseverkehrs am Mittelrhein zwischen 1958 und 1968 ein Bild, das sich mit einem Wort beschreiben lässt: Stagnation. Gegenüber der expansiven Entwicklung der 50er Jahre war der Stillstand der Urlauberzahlen seit 1958 sehr bemerkenswert: Während sich in den mittelrheinischen Fremdenverkehrsgemeinden (ohne Bonn, Koblenz und die Orte mit Kurbetrieb) die Übernachtungszahlen von 1951 bis 1957 um 68%, die Fremdenmeldungen um 39,05% gesteigert hatten, blieben über den Zeitraum zwischen 1958 und 1968 hinweg die Übernachtungszahlen (+2,3%) und Fremdenmeldungen (-1,81%) nahezu unverändert. Dabei waren die jährlichen Schwankungen allerdings erheblich. Gerade im letzten Jahr des Betrachtungszeitraums nahm die Zahl der Ausländer sprunghaft zu, so dass sich diese Zahlen für den gesamten Zeitraum nochmals deutlich verschoben: Von 1958 bis 1967 waren die Fremdenmeldungen ausländischer Gäste um -7,75% zurückgegangen, während die Übernachtungsziffer leicht angestiegen war (+2,68%). Durch den – in den Beobachtungen der Verkehrsverbände zwar erwähnten, nicht aber erklärten – sprunghaften Anstieg der Ausländerzahlen von 1967 auf 1968 ergab sich für den gesamten Zeitraum (1958-1968)

¹⁰ Hierzu beispielsweise: HOLSTEIN, Stadt, S. 654-664; HEYEN, Jahrzehnte, S. 354f.; KIERAS, Kreis, S. 247ff.; SCHMIDT, Eingemeindung, S. 249-252.

¹¹ Vergleiche hierzu die Tabellen im Anhang: AVIIIa, AVIIIb, AVIIIc, AIXa, AIXb, AIXc, AIXd, AXa, AXb, AXc, AXd, sowie die Diagramme IV, V, VI.

ein Anstieg von 6,09% bei den Meldungen ausländischer Reisender und 18,03% bei den Übernachtungen. An dem Gesamteindruck einer stagnierenden Entwicklung in den 60er Jahren ändert sich dadurch jedoch nicht viel.

Aus dem Rahmen fällt die positive Entwicklung bei den deutschen Besucherzahlen in den Orten mit Kurbetrieb. Da dies allerdings geradlinig auf die Ausdehnung der Krankenkassenleistungen zurückzuführen ist und somit nicht den eigentlichen Urlaubs- und Ausflugsverkehr betrifft, interessiert dieser Bereich hier nicht weiter.

Auch die Übernachtungsquoten blieben im Wesentlichen gleich, außer in den Kurorten, wo sie ein wenig anstiegen. Lediglich bei dem Anteil ausländischer Besucher kam es zu einer kleinen Veränderung, die allerdings leicht zu erklären ist: Dass die Quote ausländischer Übernachtungsgäste in den Fremdenverkehrsorten in den 60er Jahren höher war als in den Jahren 1951 bis 1957 ist allein darauf zurückzuführen, dass in den frühen 50er Jahren – wie geschildert – aufgrund der schwierigen Einreisebedingungen und sonstiger Widrigkeiten die Ausländerquote sehr gering war. Seit 1955 pendelte sich der Anteil aber konstant ein und lag seitdem mit leichten Schwankungen bei einem Drittel der Übernachtungen und 40% der Fremdenmeldungen. So ergibt sich aus dem vergleichenden Blick auf die Zahlen der ausländischen und deutschen Reisenden eine Charakteristik, die schon für frühere Zeitabschnitte festgestellt worden war: Die Bedeutung der Ausländer für den Reiseverkehr im Rheinland war gleichbleibend groß.

8.2.2. Wandel des Reiseverhaltens

Der Stillstand bei der quantitativen Entwicklung ist keineswegs gleichbedeutend mit einer unveränderten Kontinuität im Erscheinungsbild des Erholungs- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein. Vielmehr kam es seit den späten 50er Jahren zu einigen Veränderungen der Reiseformen und der Motivationen, Erwartungen und Verhaltensweisen der Reisenden.

Dabei setzten sich teilweise einfach Trends fort, die sich bereits in den 50er Jahren abgezeichnet hatten. An erster Stelle sind zwei Aspekte zu nennen, die den größten Einfluss auf die weitere Entwicklung hatten: die weiterhin zunehmende Mobilität durch den Autoverkehr und die wachsende Konkurrenz anderer Reisegebiete, vor allem im Ausland.

Die allgemeine Zunahme der individuellen Motorisierung in der Bundesrepublik machte sich am Rhein deutlich bemerkbar durch weiter wachsende Verkehrsprobleme, damit verbundene Lärmbelästigung, Parkplatznot und Verkehrsstauungen im Rheintal, die mitunter

derartig abschreckend wirkten, dass Reisende vereinzelt wieder zur Bahn zurückkehrten.¹² Zudem führten die zum Zweck der Entlastung der Rheinuferstraßen seit den späten 50er Jahren zahlreich durchgeführten Baumaßnahmen – Ortsumgehungen oder Ausbau der Straßen – dazu, dass Baustellen bald zum gewohnten Bild im Rheintal gehörten.¹³ Gleichzeitig wurde das Rheinland immer mehr zum Durchreisegebiet, zusätzlich gefördert durch den Autobahnbau und die Verbesserungen der Fernverbindungen im Autoverkehr.¹⁴ Andererseits bewirkte gerade die Massenmotorisierung, dass der (Wochenend-)Ausflugsverkehr immer wichtiger wurde, was sich auch schon in den 50er Jahren abgezeichnet hatte.¹⁵ Hierbei kam hinzu, dass sich der arbeitsfreie Samstag und damit die Fünf-Tage-Woche noch weiter ausdehnte.¹⁶

Die Branche zeigte sich irritiert angesichts spürbarer Veränderungen im Reiseverhalten, den sich wandelnden Ansprüchen und Vorstellungen der Urlauber. 1963 machte der LVV Rheinland gegenüber dem Bund Deutscher Verkehrsverbände in erster Linie die gestiegenen Einkommen für eine feststellbare Zunahme der Ansprüche der Reisenden verantwortlich, durch die touristische Vorlieben und Motivationen immer weniger berechenbar geworden seien:

*„Infolge des gestiegenen Wohlstandes ist der Verbraucher im allgemeinen anspruchsvoller, aber auch launischer in seinen Entschlüssen geworden, d.h. er lässt sich in steigendem Maße von modischen Erscheinungen auf allen Gebieten beeinflussen. Das bringt zwar mit sich, dass die Urlaubsreise heute weitgehend ‚mit dazugehört‘, aber auch, dass der Urlaub nicht immer sinnvoll, im Sinne der Erholung und Entspannung, genutzt wird. Dies führt dazu, dass die Zusammenhänge sich immer wieder verschieben und generelle Aussagen schwieriger werden“.*¹⁷

Es erscheint durchaus plausibel, dass viele Urlauber infolge der gesteigerten Einkommen und Konsummöglichkeiten wählerischer wurden und sich manche Maßstäbe veränderten.

¹² LVV Rheinland, Rundschreiben 58/1963, 67/1963, Rundschreiben vom 25.3.1964, in: HStAD, RW 12-5123.

¹³ Beispielhaft: HICKE, Verkehrswesen, S. 75-86; KLEINPASS, Sinzig, S. 252f.

¹⁴ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 5, in: HStAD, D II c 21 (1962/63); LVV Rheinland, Rundschreiben 58/1963, in: HStAD, RW 12-5123; LVV Rheinland, Rundschreiben 2/1972, 17.4.1972, Geschäftsbericht 1970/71, S. 49, in: HStAD, D II c 21; zum Ausbau der Fernstraßen in Rheinland-Pfalz: MAAS, Fremdenverkehr, S. 26; allgemein zum Ausbau des Straßennetzes seit Ende der 50er Jahre: 50 JAHRE STRABENWESEN, S. 30-69; MÖSER, Geschichte, S. 98ff.

¹⁵ Zur weiterhin steigenden Bedeutung des Ausflugsverkehrs beispielsweise: Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 19.10.1965, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; siehe auch: SCHULZ, Verschönerungs-Verein, S. 300ff.

¹⁶ SCHULZ, Samstags gehört Vati mir, S. 56-60.

¹⁷ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1962/63, S. 88, in: AFVRP.

Außerdem hatten die Reisenden durch die wachsende Konkurrenz der Reisegebiete eine immer größere Auswahl an touristischen Angeboten und wurden immer erfahrener dadurch, dass sie schon mehrmals Reisen in verschiedene Gebiete unternommen hatten. Diesen Zusammenhang sah auch der LVV Rheinland, der Mitte der 60er Jahre hierzu mutmaßte: „*Je mehr Erfahrungen der Deutsche im Ausland sammelt, umso kritischer wird er auch in naher Zukunft die inländischen Angebote prüfen*“.¹⁸ Waren in den 50er Jahren vor allem Ruhe und Erholung die vorrangigen Bedürfnisse der meisten Urlauber gewesen, so stiegen offensichtlich im darauf folgenden Jahrzehnt die Ansprüche an Komfort, Ausstattung und Sauberkeit der Fremdenzimmer im Reisegebiet.¹⁹ Auch Unterhaltungsmöglichkeiten wurden verstärkt nachgefragt, im Rheintal vor allem Gelegenheiten, Sport zu treiben oder zu Wandern.²⁰ Daneben ergab sich mit der zunehmenden Routine und Alltäglichkeit des Reisens sowie den höheren Einkommen und der Zunahme an Freizeit und Urlaubstagen außerdem der Trend, dass immer mehr Menschen zweimal im Jahr eine Urlaubsreise unternahmen.²¹

Dafür, dass sich die soziale bzw. regionale Zusammensetzung der Rheinreisenden in den 60er Jahren gewandelt hätte, gibt es keine Anhaltspunkte. Zwar stellten die Verbände wiederholt fest, dass das Reisen in immer weiteren Bevölkerungskreisen zur allgemeinen Gewohnheit geworden sei.²² Am Mittelrhein scheint diese Entwicklung aber keine neuen Gruppen von Urlaubern gebracht zu haben. Statt dessen wurde beklagt, dass Arbeiter, Jugendliche und Familien nicht hinreichend für eine Rheinreise zu gewinnen seien.²³

Eine ähnliche Kontinuität gilt für die Zusammensetzung der Gruppe ausländischer Reisender: Hier änderte sich bis zum Ende des Jahrzehnts nichts an der Dominanz der Engländer, Niederländer und US-Amerikaner, die diese schon in den 50er Jahren und teilweise noch früher gehabt hatten. Unter den ausländischen Übernachtungsreisenden im Gebiet des LVV Rheinland hatten 1969 die Reisenden aus Großbritannien mit 15,1% den

¹⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben Geschäftsbericht 1964/65, S. 7f., in: HStAD, D II c 21.

¹⁹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 4, in: HStAD, D II c 21 (1962/63); Protokoll über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 7.12.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; Deutscher Fremdenverkehrsverband, Geschäftsbericht 1964/65, S. 82f., in: AFVRP.

²⁰ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 20, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959); Verschönerungsverein für das Siebengebirge, an die Mitglieder und Freunde des VVS, Bonn im Januar 1958, in: StAKw, Bestand Königswinter 796; LVV Rheinland, Pressemitteilung vom 8.4.1961 zur Entwicklung des Fremdenverkehrs im Kalenderjahr 1960, in: HStAD, RW 5123; Protokoll über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 7.12.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

²¹ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1969, 17.12.1969, S. 10, in: HStAD, RW 264-2732; zur Bedeutung solcher Mehrfachreisen für den inländischen Tourismus: BECKER/JOB/WITZEL, Tourismus, S. 16.

²² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 1, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

²³ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1960, S. 4, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

größten Anteil, danach kamen die Niederländer (14,25%) und die Besucher aus den USA (11,77%).²⁴

Insgesamt hat es den Anschein, dass die erhöhte Mobilität, die höheren Einkommen, die gesteigerte Urlaubszeit und die längeren Wochenenden dazu führten, dass das Mittelrheintal in den 60er Jahren seinen Charakter als Urlaubsregion – wie es sich schon in den 50er Jahren abgezeichnet hatte – allmählich verlor und immer mehr zum Freizeit-, Ausflugs- und Kurzreisegebiet generierte. Außerdem war das Rheintal noch mehr als früher Durchreiseland: Auf der Autoreise in den Süden nahmen viele Reisende, so auch aus den Beneluxstaaten, die Route über die Rheinschiene, wobei sie nur für wenige Tage am „romantischen“ Mittelrhein Station machten²⁵ – immer häufiger auch auf Campingplätzen.

8.2.2.1. „Touristische Diversifikation“: der Campingtourismus

Der Campingtourismus war im Deutschland der 60er Jahre als eigenständige Reiseform fest etabliert. Als 1965 in demoskopischen Erhebungen nach dem Vorhaben gefragt wurde, im selben Jahr eine Camping-Reise zu unternehmen, gaben 7,9% der Befragten eine positive Antwort, wobei die meisten (6,8% aller Befragten) im Zelt übernachten wollten.²⁶ Freilich wurde bei der Umfrage nach dem Vorhaben gefragt und nicht nach den tatsächlich verwirklichten Planungen eines Campingurlaubs – erfahrungsgemäß ergeben sich zwischen Planung und Realisation sehr große Unterschiede.²⁷ Dennoch zeigt die Erhebung, dass diese Art der Reise keineswegs mehr eine Ausnahmerecheinung war. Hinsichtlich des Profils der Gruppe der Campingreisenden zeigte sich bei der Umfrage, dass sie vor allem zur jüngeren Generation mit verhältnismäßig hohem Einkommen gehörte,²⁸ was nicht überrascht, da der Campingurlauber neben dem entsprechenden Equipment vor allem über ein Auto verfügen und für diese gegenüber der Hotelreise etwas „abenteuerliche“ Urlaubs-Variante eine gewisse mentale und körperliche Flexibilität mitbringen musste. Darüber hinaus passt auch die Tatsache, dass die potentiellen Camper in der Mehrzahl Männer waren, zu den geschlechtsspezifischen Rollenzuweisungen der Zeit, in der Frauen

²⁴ Eigene Berechnungen nach den Angaben in: LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1968/69, S. 73, in: HStAD, D II c 21 (1969-72).

²⁵ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 5, in: HStAD, D II c 21 (1962/63); die Bedeutung des Durchgangsreiseverkehrs hob auch der Besitzer des Sternhotels, Bonn, im Interview als wichtigen Trend der 60er Jahre hervor, Interview Haupt.

²⁶ JAHRBUCH DER ÖFFENTLICHEN MEINUNG 1965-1967, S. 59.

²⁷ Hierzu auch: SCHILDT, ZEITEN, S. 110.

²⁸ JAHRBUCH DER ÖFFENTLICHEN MEINUNG 1965-1967, S. 59.

sich eher häuslich zeigten, während Männern eher die Zuständigkeit für außerhäusliche und auch sportliche Aktivitäten zugewiesen wurde.²⁹

Wenn auch derartig detaillierte Aussagen über die Campingurlauber am Rhein nicht möglich sind, so kann auf jeden Fall festgestellt werden, dass sich die neue Reiseform auch im rheinischen Fremdenverkehr in den 50er Jahren als feste Größe herausgebildet hatte. Die seit 1959 hierzu vorliegenden amtlichen Zahlen geben ein genaueres Bild.

Tabelle XIa: Camping im Mittelrheintal 1959-1969: Übernachtungszahlen und Fremdenmeldungen (Sommerhalbjahr)*

	1959	1960	1961	1962	1963	1964
gemeldete Fremde	130.583	101.220	109.527	89.411	100.732	103.195
Übernachtungen	174.124	153.600	164.594	160.954	177.771	187.528

	1965	1966	1967	1968	1969
gemeldete Fremde	76.426	78.297	84.398	80.080	97.221
Übernachtungen	185.233	205.799	220.217	241.632	301.784

* Quelle: Berichte des statischen Landesamtes Rheinland-Pfalz; die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die Campingplätze des Rheintales auf dem Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz.

Tabelle XIb: Camping im Mittelrheintal 1959-1969 – Deutsche und Ausländer (Sommerhalbjahr)*

	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
gemeldete Deutsche	34.130	39.012	27.884	22.127	22.737	21.347	17.909	25.752
Übernachtungen Deutsche	78.576	81.765	72.748	80.873	89.895	92.549	88.813	94.110
gemeldete Ausländer	55.281	61.720	75.311	54.299	55.560	63.051	62.171	71.469
Übernachtungen Ausländer	82.378	96.006	114.780	104.360	115.904	127.668	152.819	207.674
Ausländeranteil Meldungen	61,83%	61,27%	72,98%	71,05%	70,96%	74,71%	77,64%	73,51%
Ausländeranteil Übernachtungen	51,18%	54,01%	61,21%	56,34%	56,32%	57,97%	63,24%	68,82%

* Quelle: Berichte des statischen Landesamtes Rheinland-Pfalz und eigene Berechnungen.

Tabelle XIc: Camping im Mittelrheintal 1959-1969 – durchschnittliche Aufenthaltsdauer (Sommerhalbjahr)*

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Deutsche	k.A.	k.A.	k.A.	2,3	2,1	2,61	3,66	3,95	4,34	4,96	3,66
Ausländer	k.A.	k.A.	k.A.	1,49	1,56	1,52	1,92	2,09	2,03	2,46	2,91
zusammen	1,3	1,5	1,5	1,8	1,77	1,82	2,42	2,63	2,61	3,02	3,1

* Quelle: Berichte des statischen Landesamtes Rheinland-Pfalz und eigene Berechnungen.

Danach war hinsichtlich der Fremdenmeldungen der Höhepunkt schon 1959 erreicht, oder aber zu einem noch früheren Zeitpunkt, als noch keine amtlichen Statistiken über den Be-

²⁹ Siehe zu Restauration und Fortbestand der traditionellen Geschlechterrollen im Nachkriegsdeutschland bis in die 60er Jahre hinein: FREVERT, Umbruch.

such der rheinischen Campingplätze geführt wurden. Denn nach 1959 sank die Zahl der gemeldeten Fremden bis 1969 um etwa ein Viertel (-25,55%) ab. Bei den Übernachtungen hingegen war der Trend andersherum. Hier gab es insbesondere in der zweiten Hälfte der 60er Jahre einen ganz erheblichen Anstieg, bei dem sich die Zahlen im selben Zeitraum um nahezu drei Viertel (73,32%) erhöhten. Darin zeigt sich eine deutliche Veränderung des Reiseverhaltens, d.h. eine Zunahme der Aufenthaltsdauer der Campingurlauber. Während noch 1959 ein Aufenthalt auf einem der rheinischen Campingplätze durchschnittlich 1,3 Tage gedauert hatte, waren es 1969 3,1 Tage.

Darüber hinaus fällt die besonders hohe Quote ausländischer Campingurlauber auf: Über die Hälfte bis zu zwei Drittel der Übernachtungen waren in den 60er Jahren von Ausländern gebucht, unter den Fremdenmeldungen war ihr Anteil mit einer Schwankung zwischen zwei Dritteln und drei Vierteln noch höher, was mit der durchweg niedrigeren Aufenthaltsdauer der ausländischen Gäste auf den Campingplätzen zusammenhing. Eine genaue Differenzierung der nationalen Herkunft liegt zwar nicht vor, allerdings berichteten die Verbände schon seit den ausgehenden 50er Jahren, dass die Niederländer den größten Anteil unter den ausländischen Campingurlaubern hatten.³⁰

In welchem Ausmaß in dieser Zeit auch schon Wohnwagen auf den rheinischen Campingplätzen zu sehen waren, wurde zahlenmäßig nicht erfasst. Allerdings ist davon auszugehen, dass auch am Rhein immer mehr Caravan-Anhänger an die Stelle des Zeltes traten, denn der Wohnwagenbau erlebte in den 60er Jahren eine Hochphase: Während dieser bis dahin noch überwiegend ein Experimentierfeld gewesen war, das zum Teil sehr skurrile Modelle hervorgebracht hatte, vervielfachte sich zwischen 1960 und 1965 die Produktion von inzwischen professionellen und zuverlässigen Wohnanhängern von 13.840 auf 48.368.³¹ In dieser Zeit wurde der Wohnwagen zum „*Lieblingskind des fernwehen Touristen*“.³²

Soziologische Interpretationsansätze sahen bei der zweifachen Ausformung des Campingtourismus mit Zelt oder mit Wohnwagen eine Spaltung der „Campingkultur“, bei der die einen in ihrer archaischen Zeltbehausung einer freiheitssuchenden Zivilisations- und Alltagsflucht nachgingen, während andererseits beim Wohnwagencamping mit biederer, wohnzimmerähnlichen Inneneinrichtung die preisgünstige Lösung des Wunsches nach

³⁰ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1960, S. 14; LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1964, S. 20f., in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396; hierzu ähnliche Befunde bei: KANZ, Fremdenverkehr, S. 119f.

³¹ KUBISCH, Wohnwagen, S. 136-149, hier 148; hierzu ebenfalls: THÜNKER, Mit Sack und Pack, S. 17ff.; eine detaillierte Geschichte der verschiedenen Wohnwagenmodelle der 50er und 60er Jahre bei: KUBISCH, Laube, S. 86-111.

³² KUBISCH, Wohnwagen, S. 149.

einem Ferienhäuschen ihren Ausdruck fand.³³ In jedem Fall aber machten die Möglichkeiten des Campingreisens den Touristen in besonderer Weise „*von jedem starren Programm unabhängig und eröffne[te]n der Laune des Augenblicks ein unvergleichliches Ventil, das weder durch gesellschaftliche, noch durch programmatische Zwänge eingeengt oder verstopft*“ wurde.³⁴

Wenn die Statistiken des Rheintals auch keine Aussagen hinsichtlich solcher Motivationsstrukturen der rheinischen Campinggäste erlauben, so ergibt sich dennoch ein Bild, bei dem der Campingurlaub im Laufe der 60er Jahre zunehmend den Charakter eines längeren Urlaubs bekam, der die Übernachtungsquoten in den Fremdenverkehrsgemeinden deutlich überstieg. Theoretisch wird unterschieden zwischen den Urlaubs- bzw. Durchgangscampnern und den Dauercampnern, bei denen die Campingausrüstung in etwa die Funktion eines Ferien- oder Wochenendhäuschens übernahm.³⁵ Problematischerweise verzerren solche Dauercamper, die ihren Wohnwagen über das ganze Jahr auf einem Campingplatz stehen ließen, die Statistik, da auf diese Weise die Belegung eines Stellplatzes, nicht aber die Übernachtung des Campingurlauber erfasst wurde. Trotzdem kann man sagen, dass die „Freizeitwohnform“ des Dauercampens am Rhein im Laufe der 60er Jahre deutlich an Gewicht gewann. War dem Camping anfangs noch eine große Bedeutung beim Durchgangsreiseverkehr gegeben worden, so wurden die Campingurlauber nach und nach – die deutschen mehr als diejenigen aus dem Ausland – sozusagen „sesshaft“, was offenbar mit einer Verbesserung der nach Meinung des LVV Rheinland „*schon bald an Luxus grenzenden Ausstattung der Campingtouristen*“ einherging.³⁶

Mitte der 60er Jahre wurden die Camper auch auf den Rheinschiffen als eigenständige Gruppe unter den Ausfluggästen wahrgenommen, die von ihren Campingstandorten ausgehend kleinere Schiffstouren unternahmen und durch ihr quantitatives Gewicht inzwischen große Bedeutung für die Belebung des Fremdenverkehrs hatten.³⁷ Hatte es in der Anfangsphase des Campingtourismus noch viele Klagen gegeben, dass diese Reiseform den Beherbergungsbetrieben und letztlich der Fremdenverkehrsbranche insgesamt großen Schaden zufügen würde, weil die Campinggäste als Selbstversorger ohne nennenswerten Konsum durch das Feriengebiet reisen würden, so war sich die Branche bis zum Ende der 60er Jahre offenbar über die Bedeutung der Campingurlauber einig:

³³ SCHEUCH, Ferien, S. 311.

³⁴ KNEBEL, Strukturwandlungen, S. 168.

³⁵ CAMPINGURLAUB, S. 13, 170-180.

³⁶ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 22, in: HStAD, D II c 21 (1962-63)

³⁷ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1964/65, S. 55, 64, in: HStAD, D II c 21.

*„Die Entwicklung hat gezeigt, dass der Campingtourismus keine Urlaubsform für kleine Leute ist, sondern dass diese Gäste echte Individualisten sind und über zum Teil erhebliche Mittel verfügen, die in den Kassen der Fremdenverkehrsorte mit Campingplätzen sehr wohl zu Buche schlagen. Das hat auch die Gastronomie inzwischen eingesehen“.*³⁸

Kaum waren die Campingurlauber von der Branche akzeptiert, wendete sich das Blatt: Denn mit Beginn der 70er Jahre zeichnete sich ab, dass ähnlich der Situation im Beherbergungsgewerbe auch auf den Campingplätzen die Ansprüche mancher Besucher ganz erheblich stiegen und die Plätze am Rhein aufgrund der fehlenden Bademöglichkeiten im Fluss an Anziehungskraft verloren.³⁹

8.3. Reaktion auf den stagnierenden Reiseverkehr: Werbestrategien und Versuche zur Verbesserung des touristischen Angebots

Unter den verschiedenen Entwicklungen im rheinischen Fremdenverkehr seit den späten 50er Jahren war der Campingtourismus eine besondere Ausformung des Reiseverhaltens, die nicht zum Schaden der Branche war, sondern lediglich zu einem strukturellen Wandel führte. Ein anderer oben bereits angesprochener Reisetrend, der ebenfalls eng mit der Massenmotorisierung zusammenhing, brachte dem Rheintal und auch anderen deutschen Fremdenverkehrsgebieten hingegen erhebliche Probleme: der Reiseverkehr ins Ausland. Infolge der allgemein erhöhten Mobilität und anderer Modeerscheinungen verbrachten seit den späten 50er Jahren immer mehr Deutsche ihren Urlaub im „sonnigen Süden“, vor allem in Italien. Das Verkehrsamt Königswinter interpretierte den Besucherrückgang 1961, der auch bei ausländischen Urlaubern zu spüren war, folgendermaßen:

*„Der Rückgang der Holländer und Belgier ist eine Erscheinung, die sich nicht auf Königswinter beschränkt, sondern allgemein am gesamten Mittelrhein beobachtet wird. Der bedeutsamste Grund für diese Entwicklung dürfte der auch in den Beneluxstaaten zu beobachtende ‚Zug zum Süden‘ sein, der auch hier Süddeutschland, Österreich und Italien in den Vordergrund treten lässt. Dieser Trend wird in Holland und Belgien genau wie in Deutschland durch die wachsende Motorisierung verstärkt“.*⁴⁰

³⁸ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1968/69, S. 77, in: HStAD, D II c 21; ähnlich: LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1970/71, S. 69, in: HStAD, D II c 21.

³⁹ LVV Rheinland, Rundschreiben 2/1972, 17.4.1972, Geschäftsbericht 1970/71, S. 68, in: HStAD, D II c 21.

⁴⁰ Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Jahresbericht 1961, in: StAKw, Bestand Königswinter 59.

Der weiter oben aufgezeigte Rückgang der Besucherzahlen führte zu einer Käufermarkt-Situation, in der das touristische Angebot am Mittelrhein einer sinkenden Nachfrage gegenüberstand. In dieser Situation war es dringend erforderlich, sich mehr als zuvor um neue Urlauber zu bemühen, zumal der LVV Rheinland in den späten 50er Jahren davon ausging, „daß noch mindestens 10 Mio. deutsche Berufstätige, die es sich finanziell leisten könnten, überhaupt nicht in Urlaub fahren und folglich noch für den Reise- und Erholungsgedanken zu gewinnen wären“.⁴¹ Der „Kampf um den Kunden“ hatte zwei Ausformungen: Zum einen intensivierten die verantwortlichen Stellen die Werbemaßnahmen, zum zweiten wurde versucht, durch eine Diversifizierung des touristischen Angebots neue Trends im Reiseverhalten aufzugreifen und zu bedienen.

Unter den zahlreichen Werbeaktivitäten war die sogenannte „Schlaumeier-Kampagne“, bei der deutschlandweit die Fremdenverkehrsverbände unter der Koordination des Bundes Deutscher Verkehrsverbände zusammenarbeiteten, besonders groß angelegt.

8.3.1. Werbung für das Reisen: die „Schlaumeier“-Aktion

Angesichts der geschilderten Problematik stagnierender Urlauberzahlen in Deutschland rief 1957 der Bund Deutscher Verkehrsverbände eine große „Gemeinschaftswerbung des Deutschen Fremdenverkehrs“ ins Leben.⁴² Erkennungsfigur der Kampagne war ein bieder aufgemachtes Strichmännchen: der sogenannte „Schlaumeier“. Im zeitgemäß braven Ton warb der „Schlaumeier“ mit naiv-humoresken Merksprüchen, häufig verbunden mit dem pädagogisch erhobenen Zeigefinger in massenhaft aufgelegten Faltblättern, Plakaten, Zeitungsanzeigen und vielen Fernsehspots für verschiedene Aspekte des Reisens. Die Werbung zielte darauf ab, dass die Deutschen mehr, dabei aber auch „vernünftiger“ und vor allem gemäß den Interessen der deutschen Fremdenverkehrsregionen reisten. Die Deutschen sollten auf jeden Fall verreisen („Schlaumeier beweist es ja, Urlaub ist zum Reisen da“), vorzugsweise in Deutschland („Lernt Deutschland kennen“), sollten dabei aber nicht ihre finanziellen Möglichkeiten überschreiten („Erst sparen, dann reisen“) und sich und andere nicht gefährden, sondern die Reise genießen („Reisen ohne zu rasen“).⁴³ Zudem wurde mit einer Bilderfolge, in der „Schlaumeier“ sich während eines Frühlingsurlaubs in

⁴¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1956/57, S. 15, in: StAD, IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).

⁴² Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-1959, S. 58f., in: AFVRP; Bund Deutscher Verkehrsverbände, Einladung zur Bundesversammlung 1961, Frankfurt/M., den 17.4.1961, in: HStAD, RW 12-5121.

⁴³ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 58ff., in: AFVRP; ebenso: LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1956, S. 13f., in: AFVRP.

eine Frau verliebte, dafür geworben, die Urlaubszeit außerhalb der Hauptsaison zu legen: „Hier sieht man, dass die *Frühlingsfahrt – endet nach bewährter Art*“.⁴⁴

Generell ist es kaum möglich, Erfolg oder Mißerfolg einer Werbekampagne im Tourismus einzuschätzen.⁴⁵ Zwar verlagerte sich der Reiseverkehr im Laufe der 60er Jahre tatsächlich immer mehr auf die Vor- und Nachsaison, was die Verkehrsverbände als Erfolg der Schlaumeier-Werbung werteten.⁴⁶ Daneben dürften zu diesem veränderten Reiseverhalten aber auch andere Faktoren beigetragen haben, wie etwa der bereits erwähnte Trend zur Zweitreise, bei der manche Urlauber, die ihren größeren Sommerurlaub beispielsweise im Ausland verbracht hatten, im Frühjahr oder Herbst nochmals einige Tage Urlaub am Rhein machten. Für solche „Zweitreisen“ versuchte der LVV Rheinland speziell zu werben.⁴⁷

In mehrfacher Hinsicht war die Schlaumeier-Kampagne typisch für die Zeit der 50er und frühen 60er Jahre. Die in den Werbebotschaften vermittelten, vernunftbetonten Werte wie Sicherheit, Sparsamkeit, Gesundheit und Erholung entsprachen dem nach Ruhe und Ordnung strebenden Geist der Zeit, dem auch ein zeitgenössischer Reiseratgeber Ausdruck gab, indem er als wichtigstes Argument für die Reise in Deutschland hervorhob, dass man im Ausland mit „*vielen unliebsamen Überraschungen*“ zu rechnen habe.⁴⁸ Ebenso war der belehrende, gut gemeinte Ton, mit dem die Adressaten der Schlaumeier-Werbung auf den „richtigen“ Weg geführt werden sollten, typisch für die patriarchal geprägte Mentalität der Adenauerzeit, die erst im Laufe des Jahrzehnts nach und nach aufgebrochen wurde.⁴⁹ Es passt sehr gut in dieses Bild, dass der Gebietsausschuss Siebengebirge 1963 die Notwendigkeit, die Deutschen wieder für Inlandsreisen zu gewinnen, mit den Worten betonte, dass es dringend an der Zeit sei, „*die deutschen Urlauber wieder zur Besinnung zu bringen*“.⁵⁰ Nach diesem Duktus ging es weniger darum, ein touristisches Produkt zu verkaufen, sondern die Menschen „zur Vernunft“ zu bringen – und „vernünftig“ war, einen geordneten, berechenbaren Urlaub in Deutschland zu verbringen.

⁴⁴ Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 13f., in: AFVRP.

⁴⁵ Hierzu theoretisch: HENNIG, Reiselust, S. 162f.

⁴⁶ Das berichtete der LVV Rheinland-Pfalz 1963 an den Bund Deutscher Verkehrsverbände; Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1962/63, S. 91, in: AFVRP.

⁴⁷ LVV Rheinland, Rundschreiben 3/1969, 17.12.1969, S. 10, in: HStAD, RW 264-2732.

⁴⁸ ECKERT, Richtig reisen, S. 110.

⁴⁹ Zum „Ton“ der Werbung in den 50er Jahren sehr anschaulich: JUNGWIRTH/KROMSCHRÖDER, Pubertät; zum gesellschaftlich-kulturellen Wandel der 60er Jahre: SCHILDT, Wohlstand.

⁵⁰ Niederschrift über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 12.9.1963, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

8.3.2. Ansätze zu einer „Professionalisierung“ der Werbung

Im Laufe der 60er Jahre kam es allerdings zu einem spürbaren Wandel, denn angesichts der zurückgehenden Besucherzahlen konnte es nicht mehr genügen, alte Werbeklischees immer wieder aufzuwärmen. Vielmehr waren die rheinischen Verkehrsverbände ähnlich wie in anderen Reisegebieten⁵¹ dazu gezwungen, über neue Vermarktungs-Konzeptionen nachzudenken. Dem stand allerdings entgegen, dass es aufgrund mangelnder Marktanalyse und Motivforschung auch in den 60er Jahren kaum möglich war, sowohl Werbestrategien als auch das konkrete touristische Angebot gezielt umzustellen. 1965 ließ der LVV Rheinland in dieser Hinsicht eine gewisse Hilflosigkeit erkennen:

*„Wer der Ansicht ist, dass die Fremdenverkehrsnachfrage ausschlaggebend durch irrationale Momente bestimmt wird, der muss in einer sich wandelnden Welt, wie sie sich in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts darstellt, auch zugeben, dass eine Markt- und Motivforschung im Fremdenverkehr, die Tatsachen von längerer Gültigkeit ermitteln soll, sehr schwierig, vor allem aber recht aufwendig und in ihren Ergebnissen noch fragwürdig ist“.*⁵²

Auch noch zwei Jahre später beklagte der Verband das Fehlen einer Marktanalyse, nach der man Vermarktungskonzeptionen hätte ausrichten können.⁵³ Das Problem trat zu dieser Zeit besonders zutage, da man sich einig war, dass die Werbeauftritte moderner gestaltet werden mussten. So trieb auch der LVV Rheinland-Pfalz sich und die gesamte Branche angesichts der stagnierenden Entwicklung und der verschärften Konkurrenz des Auslands 1966 zu einem „modernen Tourismusmanagement“ an. Da in Zukunft nicht mehr mit einer Steigerung der Nachfrage gerechnet werden könne, sei es an der Zeit, verstärkt „marktgerecht“ zu handeln, d.h. auf Qualitätsverbesserungen und eine bessere Nutzung der touristischen Möglichkeiten zu achten.⁵⁴ Im Zusammenhang mit einer großen vom Deutschen Fremdenverkehrsverband koordinierten Kampagne, in der mit dem Slogan „Wieder mal Urlaub in Deutschland“ dem Trend des Auslandsreisens entgegengewirkt werden sollte, sprach sich der LVV Rheinland Mitte der 60er Jahre dafür aus, die eigene Werbebotschaft zu überdenken und zu spezifizieren: *„Allgemeinplätze sollten aus den Anzeigen verschwinden zugunsten überzeugender Sachhinweise, etwa auf Diätverpfle-*

⁵¹ Für Westfalen stellt Frese ähnliche Modernisierungsversuche bei der Vermarktung des Fremdenverkehrs fest: FRESE, Naherholung, S. 371-381.

⁵² LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1964/65, S. 2, in: HStAD, D II c 21 (1964-66); zur Bedeutung der Marktforschung am Rhein ebenfalls: H.Holl, Geschäftsführer des Verkehrsvereins Niederlahnstein, Betrachtungen über den Fremdenverkehr im Loreleykreis, Niederlahnstein, den 31.3.1968, S. 8f., in: StALahn, Mappe „Burgspiele, Burg Lahneck, Alte Volksbräuche usw.“.

⁵³ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1966/67, S. 8, in: HStAD, RW 264-2731.

⁵⁴ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1966, S. 4f., in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396.

gung, spezielle Kindermahlzeiten, Kleinkinderbetreuung, Gelegenheiten zum Angeln, Rudern, Reiten, Tennis usw.“.⁵⁵ Hier war das konkrete Ziel einer Professionalisierung der Werbung formuliert, in der der Urlaub verstärkt als Produkt wahrgenommen wurde, das es zu vermarkten galt. Damit lag man im Trend der Zeit, in der auch in anderen Branchen angesichts einer allgemeinen Sättigung der Absatzmärkte und wachsenden Konkurrenzdrucks die Werbung und Anzeigengestaltung umgestellt wurde. Mittels einer strengeren Auswahl der Werbeinhalte und ausführlicher Texte wurde in der deutschen Produktwerbung seit Ende der 50er Jahre versucht, eine überzeugende „*künstliche Nüchternheit der Werbedarstellung und der Werbesprache*“ zu vermitteln.⁵⁶ Hinsichtlich der äußeren Form der Prospekte des LVV Rheinland bedeutete dies, dass man versuchte, dem Werbeauftritt ein moderneres Image zu geben: Farbige Bilder und informative und pointierte Texte lösten die im traditionell gediegenen Schwarz-Weiß gehaltenen und auf die alten Klischees ausgerichteten Broschüren ab.⁵⁷ Vor allem aber mussten neben der Präsentation auch die Inhalte der Werbebotschaft überarbeitet werden. Denn zum Ziel einer besseren Vermarktung des Rheins als Fremdenverkehrsgebiet gehörte natürlich, dass das touristische Angebot den Bedürfnissen der Zeit angepasst werden musste. Das hieß vor allem, dass man sich bei der Angebotsgestaltung zum einen an den Bedürfnissen nach familiengerechtem Urlaub orientieren musste, zum anderen auch das wachsende Interesse an gesunder Ernährung und Lebensführung⁵⁸ befriedigen und immer mehr auch Möglichkeiten zu konkreter Freizeitgestaltung bieten musste.

8.3.3. Versuche zu Modernisierung und Diversifizierung des touristischen Angebots

Solches Bemühen um eine Ausdifferenzierung des touristischen Angebots prägten die Arbeit der Verkehrsverbände in den 60er Jahren wesentlich.⁵⁹ Schon bei den in den 50er Jahren neu eingesetzten Hotelschiffen hatte sich die Notwendigkeit von Innovationen im Fremdenverkehrswesen gezeigt, die angesichts der stagnierenden Besucherzahlen erheblich vorangetrieben werden mussten. Allerdings war es wegen der erwähnten mangelnden Marktforschung insgesamt sehr schwer, die sich verändernden Reisemotive und -bedürfnisse der Urlauber zu ergründen und passende Angebote zu gestalten. Zudem konn-

⁵⁵ LVV Rheinland, Rundschreiben 8/1966 vom 6.10.1966, in: HStAD, RW 264-2732.

⁵⁶ KRIEGESKORTE, Werbung, S. 165.

⁵⁷ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1966/67, S. 13f., in: HStAD, RW 264-2731.

⁵⁸ Hierzu: WILDT, Beginn, S. 240-253.

⁵⁹ Dagegen betont Wolff, dass die touristische Produktgestaltung erst in den 70er Jahren in den Vordergrund der Verbandsarbeit gerückt sei: WOLFF, Organisationen, S. 506f.

ten viele Ideen nicht umgesetzt werden, weil sie an den gegebenen infrastrukturellen Möglichkeiten oder am Widerstand des Fremdenverkehrsgewerbes scheiterten.

Oben war bereits angesprochen worden, dass sich das Reiseverhalten in der Weise änderte, dass die Reisenden anspruchsvoller und in den touristischen Neigungen offensichtlich immer vielfältiger und weniger berechenbar wurden. In dem sehr komplexen Feld der sich wandelnden Bedürfnisse von Urlaubern seit den ausgehenden 50er Jahren gab es viele Trends: Zum einen wuchs die Nachfrage nach familiengerechten Angeboten, d.h. kinderfreundlichen Unterbringungsmöglichkeiten oder sogar zusätzlichen Versorgungsangeboten für Kinder. So suchte beispielsweise 1962 ein Reisemagazin für Autofahrer nach Orten, *„die Familien mit Kindern ein besonderes Entgegenkommen erweisen, wozu auch gehören kann, dass in den Orten [...] ein Kindergarten besteht, in welchen Kinder bei halb- oder ganztägigen Ausflugsfahrten der Eltern betreut werden können“*.⁶⁰ Gleichzeitig stiegen die Ansprüche an Sauberkeit, Komfort und vor allem auch das Interesse an zusätzlichen Angeboten, die dem Urlaub einen stärkeren Erlebnischarakter gaben. Urlauber suchten nicht mehr ausschließlich Ruhe und Erholung, sondern darüber hinaus Unterhaltung und Möglichkeiten zu anderen, beispielsweise sportlichen Freizeitmöglichkeiten, die über das Wandern hinausgingen. Zudem gab es einen Trend zur Selbstversorgung, der sich schon Ende der 50er Jahre gezeigt hatte, als sich immer mehr Reisende nach Ferienhäusern mit eigener Kochgelegenheit erkundigten.⁶¹ Ein solches Selbstversorgungsinteresse war im übrigen auch ein Randaspekt des expandierenden Campingtourismus.

Entsprechend dieser Interessenslage gab es zahlreiche Versuche, auch am Rhein die gefragten Angebote zu schaffen. Innerhalb der Zielformulierungen der Verbände und Verkehrsvereine wurde derartigen Absichtserklärungen und Aufrufen an die Branche außerordentlich viel Raum gegeben. Beim Gebietsausschuss Siebengebirge wiederholten sich immer wieder die Klagen über mangelnde Modernisierungen in den Fremdenverkehrsbetrieben. Waren solche Maßnahmen schon 1962 mit dem Argument der langfristigen Konkurrenzfähigkeit angemahnt worden⁶², so wurde noch zwei Jahre später über unveränderte Mängel berichtet:

⁶⁰ LVV Rheinland, Rundschreiben vom 20.2.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164.

⁶¹ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1958/59, S. 20, in: StAD, IV 16427 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 4 (1959-1961).

⁶² Protokoll über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 7.12.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; LVV Rheinland, Rundschreiben 9/1962, 17.12.1962; 1/1963, 10.4.1963, in: HStAD, D II c 21; Niederschrift über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 3.5.1963, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; LVV Rheinland, Rundschreiben 2/1963, 16.8.1963, in: HStAD, RW 12-5123.

*„In den meisten Betrieben seien die Preise nicht oder nur schlecht kalkuliert [...]; auch fehlten häufig leichte Gerichte (Schonkost) und besondere Menüs und Portionen für Kinder (Kinderteller). Für den Kraftfahrer sollte man alkoholarme, aber erfrischende Mixgetränke bereithalten. Auch die Ausstattung der Zimmer müsse den Erfordernissen der Zeit angepasst werden. Es sei kaum mehr zu umgehen, in einem Hotel jedes Zimmer mit Dusche sowie eine Reihe von Zimmern auch mit eigenem WC anzubieten. In der Regel seien viel zu wenig Einzelzimmer vorhanden“.*⁶³

Auf ähnliche Weise wiederholten sich auch auf höherer Ebene in den Diskussionen innerhalb des LVV Rheinland immer wieder die Wünsche nach Modernisierung und Diversifizierung. Der LVV Rheinland appellierte 1966 an seine Mitglieder:

*„Es gibt eben einen internationalen Standard in der Technik des zeitgenössischen Tourismus, ohne den in der Praxis nicht auszukommen ist.[...] Die Hebung der Qualität aller Einrichtungen und die Steigerung aller Leistungen im Gästeverkehr kommt nicht nur den Wünschen der ausländischen Besucher entgegen, sondern wird sich auch im Inländerbesuch auszahlen“.*⁶⁴

Zur Hebung der Qualität zählten Verbesserungen von Ausstattung und Komfort der Hotels, aber auch die Ausdehnung der Angebotsbereiche. Neben verschiedenen Konzepten zu Reitsportangeboten, „Ferien auf dem Bauernhof“ und sonstigen erlebnisorientierten „Hobbyferien“⁶⁵ kehrte insbesondere das Thema familienfreundlicher Einrichtungen seit Beginn der 60er Jahre immer wieder auf die Tagesordnung zurück, ohne dass es zu wesentlichen Änderungen kam.⁶⁶ Woran dies letztlich lag, kann nur schwer beurteilt werden. Sicherlich war schon grundsätzlich im Charakter eines traditionellen Reisegebietes wie dem Mittelrheintal begründet, dass die über Jahrzehnte gewachsenen Fremdenverkehrsstrukturen nicht leicht zu verändern waren. Zudem waren die landschaftlichen Möglichkeiten im engen Rheintal sehr beschränkt. So konnte man in der Eifel oder im Bergischen

⁶³ Niederschrift über die Sitzung des Gebietsausschusses Siebengebirge am 22.10.1964, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

⁶⁴ LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1966, 20.4.1964, Geschäftsbericht 1964/65, S. 7f., in: HStAD, D II c 21.

⁶⁵ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1966, S. 23, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396; LVV Rheinland an den Herrn Oberkreisdirektor des Siegkreises, 5.3.1968, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2154; Kölner Stadtanzeiger vom 28.2.1969, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1970/71, S. 20, in: HStAD, D II c 21; siehe zu den Trends „Ferien auf dem Bauernhof“ und „Hobbyreisen“ auch: Gröper, Tourist, S. 198-222, 233-237.

⁶⁶ LVV Rheinland, Rundschreiben 5/1961, 5.8.1961, in: HStAD, D II c 21.; LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 25, in: HStAD, D II c 21 (1962/63); Rundbrief des LVV Rheinland vom 20.2.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164; hierzu auch kritisch: SCHAAKE, Fremdenverkehr, S. 35f.

Land durchaus über die Einrichtung von Ferienhaussiedlungen für Familien nachdenken, was am Mittelrhein aus räumlichen Gründen kaum in Frage kam.⁶⁷ Ebenso gab es für die bedrängte Verkehrssituation kaum Ausweichmöglichkeiten, so dass das Problem blieb, dass die stark befahrenen Straßen an den landschaftlich attraktivsten Stellen störten. Davon waren sowohl die alten Hotels betroffen, die zum größten Teil noch vor dem Ersten Weltkrieg entstanden waren, als auch die Campingplätze. Sofern man die Schönheit ihrer Lage über die Nähe zum Flusslauf definierte, waren sie zwangsläufig in nächster Nähe zur Bundesstraße gelegen.⁶⁸

Über diese unausweichlichen Probleme hinausgehend stießen die Modernisierungsbestrebungen aber auch auf ignorante Haltungen innerhalb des Gewerbes, wie sie etwa in der Aussage der Stadt Königswinter von 1966 deutlich wurde, die sich im Kontext der Diskussion um Familienferien allein durch die Nähe zum Drachenfels als kinderfreundlich definierte und sich deswegen zu keinen weiteren strukturellen Maßnahmen in diesem Bereich veranlasst sah.⁶⁹ Dazu passt die Aussage des Geschäftsführers des Verkehrsvereins Niederlahnstein, der 1968 über das Restaurations- und Beherbergungsgewerbe mit großem Bedauern feststellte, *„dass es von allen Gewerbezweigen am konservativsten geblieben ist. Während alle anderen Gewerbezweige sich den Neuerungen aufgeschlossen zeigen, wird im gastronomischen Revier vielfach nach alter Väter Sitte verfahren“*.⁷⁰

Zwar blieben die Modernisierungsbestrebungen nicht durchweg ohne Ergebnis. Zum Beispiel legte der LVV Rheinland-Pfalz 1966 den Prospekt „Hobby im Urlaub“ auf, und zu Beginn der 70er Jahre gab der LVV Rheinland die Broschüre „Urlaub auf rheinischen Bauernhöfen“ mit insgesamt 110 Adressen heraus.⁷¹ Insgesamt blieben die Wirkungen der Modernisierungs- und Diversifizierungsbestrebungen durch die Fremdenverkehrsorganisationen aber außerordentlich gering. So stellte eine Untersuchung von 1971 für das Rheintal immer noch erhebliche Mängel im touristischen Angebot fest: *„Es muss [...] nach eingehender Prüfung gesagt werden, dass sie [die Ausstattung] allgemein veraltet ist und den Anforderungen des modernen Reisenden nur in seltenen Fällen ganz entspricht“*.⁷² Die Probleme waren durchgehend gezielt angesprochen und zahlreiche Ideen zu einer in-

⁶⁷ LVV Rheinland, Geschäftsbericht 1960/61, S. 25, in: HStAD, D II c 21 (1962/63).

⁶⁸ Hierzu u.a.: SCHAAKE, Fremdenverkehr, S. 26-29.

⁶⁹ Stadt Königswinter an den Oberkreisdirektor des Siegkreises, Königswinter, den 19.3.1966, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2164.

⁷⁰ H.Holl, Geschäftsführer des Verkehrsvereins Niederlahnstein, Betrachtungen über den Fremdenverkehr im Loreleykreis, Niederlahnstein, den 31.3.1968, S. 5, in: StALahn, Mappe „Burgspiele, Burg Lahneck, Alte Volksbräuche usw.“.

⁷¹ LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1966, S. 23, in: LHAK, Bestand 714, Nr. 4396; GRÖPER, Tourist, S. 237.

⁷² SCHAAKE, Fremdenverkehr, S. 24.

novativen Gestaltung des Fremdenverkehrsangebots entwickelt worden, ohne dass es zu nennenswerten Veränderungen in diesem Bereich kam. Ähnliches galt für den Bereich des organisierten Pauschal Tourismus, der sich am Rhein kaum entwickelte. Dafür gab es mehrere Gründe, die zum Teil ebenfalls mit der Innovationsfeindlichkeit am Rhein zusammenhingen.

8.3.4. Organisiertes Reisen am Rhein in den 60er Jahren

Die in den 50er Jahren noch so zahlreichen Busreisen gingen in den 60er Jahren etwas zurück, was vor allem auf die rapide Zunahme des individuellen Autoreiseverkehrs zurückgeführt wurde.⁷³ Hinzu kam, dass viele Reisende sich sozusagen touristisch emanzipiert hatten, insofern sie durch die Erfahrungen vergangener Gruppenreisen angeregt oder auch angeleitet inzwischen lieber in eigener Verantwortung reisten – dieser „Lehrgangs-Charakter“ der Busreisen war bereits an anderer Stelle angesprochen worden.⁷⁴ Gleichzeitig gelang es im Laufe der 60er Jahre kaum, weder in eigener Regie noch in Zusammenarbeit mit den großen Reiseveranstaltern nennenswerte Pauschalreiseprogramme für das Rheintal zu entwickeln, auch wenn dies immer wieder angestrebt wurde. Dabei war das Interesse der Hotels und Gaststätten an Pauschalreisenden grundsätzlich groß. Zwar waren Einzelreisende besonders gern gesehen, weil man auf eine Verlängerung der Reise, auf Wiederholung des Aufenthaltes oder auf Weiterempfehlung hoffen konnte. Pauschalreisen boten dagegen für die Beherbergungsbetriebe den großen Vorteil, dass sie schon Wochen im voraus genau zu kalkulieren waren.⁷⁵

Deswegen wurden auch verschiedentlich Versuche unternommen, in das Pauschalreisegeschäft einzusteigen. 1966 hatte beispielsweise das Verkehrsamt Königswinter ein Pauschalaufenthaltsprogramm ausgearbeitet, das in einem Komplettpaket bei gestaffelten Preisstufen einen mindestens 7-tägigen Aufenthalt mit Teil-, Halb- oder Vollpension und Fahrten zu Drachenfels und Petersberg, Schiffsrundfahrten und verschiedenen Besichtigungstouren anbot und in den ersten Jahren auch einen einigermaßen guten Anklang bei einem schwedischen und mehreren kleineren deutschen Reiseveranstaltern fand.⁷⁶ Auch wenn der LVV Rheinland hier gewissermaßen eine Pionierleistung sah, die auch für ande-

⁷³ Hierzu u.a.: Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Jahresbericht 1965, in: StAKw, Bestand Königswinter 59.

⁷⁴ Vergleiche Kapitel 7.2.3.; Überlegungen hierzu: Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, S. 17, in: AFVRP.

⁷⁵ SCHAAKE, Fremdenverkehr, S. 65.

⁷⁶ Pauschal-Aufenthaltsprogramm mit Brutto-Pauschalpreisen für die Saison 1966 in Königswinter, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162; Städtisches Verkehrsamt Königswinter, Bericht 1966, in: StAKw, Bestand Königswinter 59; LVV Rheinland; Informationen für die Presse, 3.11.1967 und 18.8.1969, in: HStAD, RW 264-2732.

re Fremdenverkehrsgemeinden Vorbildcharakter haben sollte⁷⁷, konnte sich diese Reiseform aber am Mittelrhein bis Ende der 60er Jahre in keinem nennenswerten Umfang etablieren. Die geringen Kapazitäten und wiederum die veraltete Ausstattung vieler Hotels am Rhein machten es schwierig, mit den großen Reiseunternehmen ins Geschäft zu kommen. Die Klagen, die das DER 1970 gegenüber dem deutschen Reisegewerbe insgesamt formulierte, galten nach Einschätzung des LVV Rheinland für das Verbandsgebiet in besonderer Weise: zu hohe Preise, schlechte Zimmerausstattung, schlechtes Frühstück, unfreundliche Behandlung der Gäste und vor allem der Mangel an ausreichenden Angeboten für den Familienurlaub.⁷⁸ Wie oben bereits ausgeführt wurde, zogen sich die Klagen über den mangelnden Komfort der rheinischen Hotels und Gaststätten durch das gesamte Jahrzehnt, ohne dass sich daran Wesentliches änderte. In dieser Situation war es wenig erstaunlich, dass die Reiseveranstalter kein großes Interesse daran hatten, umfangreiche Reiseprogramme für den Rhein zu entwickeln.

Insgesamt waren die 60er Jahre im mittelrheinischen Fremdenverkehr trotz der zahlreichen Regulierungsversuche eine Phase bemerkenswerter Stagnation. Während die Besucherzahlen sich kaum noch steigerten und in vielen Jahren auch rückläufig waren, kam es nur in Ansätzen zu Anpassungsmaßnahmen durch Modernisierungen oder Neugestaltung von Angeboten. Dementsprechend veränderte sich auch kaum der Charakter des rheinischen Fremdenverkehrs. So setzten sich die Aufrufe der Verkehrsvereine und Verbände gegen „lärmende [...] Menschen mit Strohhüten“⁷⁹ in den 60er Jahren ebenso fort wie die dauerhaften Bemühungen um den Verkauf von geschmacklich einwandfreien, stilvollen Andenken.⁸⁰ Und auch die Werbeklischees hatten sich nicht wesentlich gewandelt – mit der Ausnahme, dass die Prospekte mehr bebildert waren. Selbst in einem bewusst modern gestalteten Werbeprospekt von 1970, der unter dem Titel „Gangway to the Rhineland“ im Hinblick auf die bevorstehende Olympiade in München die Flugreisenden aus Übersee dazu einlud, von den Flughäfen Düsseldorf oder Köln/Bonn ausgehend einige Tage im Rheinland zu verbringen, wurde das bekannte Stereotyp des Drachenfels als „Gütezeichen für deutsche Rheinromantik“ unverändert wieder aufgewärmt.⁸¹

⁷⁷ LVV Rheinland, Rundschreiben 4/1968, 19.6.1968, in: HStAD, D II c 21.

⁷⁸ LVV Rheinland, Rundschreiben 2/1972, 17.4.1972, Geschäftsbericht 1970/71, S. 5f., in: HStAD, D II c 21.

⁷⁹ Protokoll über die Gebietsversammlung des Gebietes Siebengebirge, Sieg-, Bröl- und Aggertal des LVV Rheinland am 15.10.1962, in: KASb, Rhein-Sieg-Kreis 2162.

⁸⁰ LVV Rheinland, Rundschreiben 1/1965, 17.2.1965, in: HStAD, D II c 21.

⁸¹ LVV Rheinland an den Städtebund NRW, betr. neuer Prospekt „Gangway to the Rhineland“, Bad Godesberg, den 24.4.1970, in: HStAD, RW 264-2731; zur Kontinuität der „verkitschten Ruinen-

8.4. Zwischenfazit: Stagnation des Fremdenverkehrs und Veränderungen der Angebotsstruktur in den 60er Jahren

Ende der 50er Jahre war im mittelhheinischen Fremdenverkehr ein quantitatives Niveau erreicht worden, das sich in der Folgezeit nicht mehr steigerte. Dabei spielten veränderte Reisegewohnheiten eine ebenso wichtige Rolle wie der sich fortsetzende Trend einer wachsenden Mobilität der Menschen. Was allerdings in den 50er Jahren noch förderlich auf den Reiseverkehr im Rheintal gewirkt hatte, wurde im folgenden Jahrzehnt zum Problem: Denn während viele Menschen anfangs ihre steigende Mobilität dazu genutzt hatten, an den Rhein zu reisen, wurden die Reisewege mit fortschreitender Motorisierung und Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur länger, wodurch andere Reiseziele in den Vordergrund rückten. Die Branche reagierte auf die Abwanderung der Urlauber mit Versuchen, das touristische Angebot und auch die Werbung zu verbessern und zu intensivieren. Es hat allerdings den Anschein, dass der Tourismusbranche am Mittelrhein der Sprung in die neue Zeit nicht gelungen ist. War in den 50er Jahren das Reisen ins Mittelrheintal gewissermaßen noch ein Selbstläufer gewesen, so wurde danach entweder durch Versäumnisse oder wegen der durch Landschaft und Infrastruktur eingeschränkten Modernisierungsmöglichkeiten der Anschluss an wichtige Entwicklungen verpasst. Die Reisetrends seit den 60er Jahren und auch die Ansprüche der Gäste entfernten sich ganz erheblich von dem Angebot, das der Rhein bieten konnte.

9. Zusammenfassung

1986 stellte eine empirische Untersuchung fest, dass das Image des Rheintales als Fremdenverkehrsgebiet „*nicht den Vorstellungen und Wünschen der Fremdenverkehrsexperten*“ entspreche. Infolge der chronischen Verkehrsprobleme, einer veralteten Ausstattung der Beherbergungsbetriebe und des Mangels an Differenzierung im touristischen Angebot habe das Rheintal bei Urlaubern, insbesondere bei jüngeren Gästen eine derartig geringe Attraktivität, dass der Region auch für die Zukunft schlechte Prognosen auszustellen seien.¹ Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass das nicht immer so war.

Das Tal des Mittelrheins zwischen dem Siebengebirge und Rudesheim bzw. Bingen kann als das traditionsreichste deutsche Fremdenverkehrsgebiet gelten. Durch gute infrastrukturelle Voraussetzungen und eine um sich greifende, romantisch verklärte Naturbegeisterung entwickelte sich hier schon im frühen 19. Jahrhundert ein reger Fremdenverkehr insbesondere von englischen Reisenden. Im Laufe des Jahrhunderts kam es zu einem bemerkenswerten Wandel, bei dem das ursprünglich dem Adel vorbehaltene Privileg des Reisens durchbrochen wurde und immer mehr bürgerliche Reisende am Rhein ihren Urlaub verbrachten. Dabei spiegelt die sich in der zweiten Jahrhunderthälfte herausbildende Architektur mancher mittelrheinischer Gemeinden eine Binnendifferenzierung der Reisenden wider, wonach besonders wohlhabende Gäste in den herrschaftlichen, meist direkt an der Rheinpromenade gelegenen Palast-Hotels nächtigten, während die weniger Begüterten sich in den etwas zurückliegenden Hotels zweiter Klasse einquartierten. Neben diese Gruppe der Übernachtungsgäste trat seit dem späten 19. Jahrhundert eine seitdem beständig wachsende Gruppe an Ausflugsgästen, unter denen auch zunehmend Angestellte, später auch Arbeiter waren. Dieser strukturelle Wandel, die Veränderung des Publikums und Schwerpunktverlagerung der Reisearten vom Übernachtungstourismus auf den Ausflugsverkehr, was von einigen Zeitgenossen als Krise des Fremdenverkehrs wahrgenommen wurde, stellte die Herausbildung grundsätzlicher Strukturen eines modernen Tourismus dar, der mit dem vielzitierten Begriff einer „Demokratisierung“ des Reisens charakterisiert werden kann. Ansätze der neueren kultur- und konsumgeschichtlichen Forschung heben hervor, dass für die Herausbildung der modernen Gesellschaft des 20. Jahrhunderts mit massenkulturellen Phänomenen wie dem Kino, dem öffentlichen Tanzvergnügen aber auch dem Reisen das wilhelminische Zeitalter zwischen 1890 und

¹ FRANZ, Fremdenverkehr, S. 2.

1913 eine sehr entscheidende Achsenepoche darstelle.² Viele modernisierende Entwicklungen, die während der Weimarer Republik weitergeführt wurden, werden hinsichtlich ihres Ursprungs in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg verortet. Tendenziell lässt sich das für den Tourismus am Mittelrhein bestätigen, dessen bis heute im Wesentlichen gültige Grundmuster sich schon vor dem Ersten Weltkrieg herausgebildet hatten, auch wenn es in der Folgezeit zu wesentlichen Verschiebungen der Relationen kam.³ Zu diesen modernen Strukturen gehörten auch die Anfänge einer Organisierung der Fremdenverkehrsbranche durch die Gründung von Verkehrsvereinen und des übergeordneten Verbandes. Die Aktivitäten dieser Organisationen zielten dabei von Anfang an auf eine Förderung, zugleich aber auch eine Formung und Regulierung des Fremdenverkehrs. Die Versuche der Einflussnahme auf das touristische Verhalten in Form der Aktivitäten gegen die „Auswüchse des Fremdenverkehrs“, gegen Souvenirkitsch und auffälliges, anstößiges Benehmen der Ausflügler setzten sich in der Folgezeit mit erstaunlicher Kontinuität fort. Der Erste Weltkrieg bedeutete einen drastischen Einschnitt in das touristische Geschehen am Mittelrhein. Zwar unternahmen die Menschen in reduziertem Maße weiterhin Wochenendausflüge, die wirtschaftliche und soziale Not des Kriegsalltags erzwang jedoch erhebliche Einschränkungen. Zusätzlich zur beschränkenden Wirkung der gegebenen Verhältnisse wurde auch von behördlicher Seite versucht, Vergnügungs- und Freizeitaktivitäten, beispielsweise Tanzveranstaltungen, zu unterbinden, da solches Verhalten angesichts der Kriegssituation als moralisch verwerflich erschien. In der Nachkriegskrise wurde die Situation durch die Rheinlandbesetzung, die mangelnden Transport- und Versorgungsmöglichkeiten noch verschlimmert, wobei andererseits zu Beginn der 20er Jahre einige ausländische Reisende an den Rhein fuhren, da Deutschland aufgrund der Inflation für Ausländer kurzzeitig ein außerordentlich preisgünstiges Reiseland war.

Die sogenannten „Goldenen Zwanziger“ bedeuteten nach der großen Krise für den mittelhheinischen Fremdenverkehr eine kurze Zeit intensiver Entwicklungen, bei denen Strukturen zum Durchbruch kamen, die zu Beginn des Jahrhunderts entstanden waren. Der große Andrang, den die Fremdenverkehrsgemeinden vor allem an den Wochenenden erlebten, machte deutlich, dass der Tagesausflug wie auch der kurze Urlaub in zunehmendem Maße zum Bestandteil eines modernen Lebensstils geworden war. Auch wenn die Menschen gegenüber der Kaiserzeit nicht über größere finanzielle Möglichkeiten verfügten, hatte sich der Erlebnishunger und – durch die arbeitsrechtlichen Veränderungen – auch das zeit-

² MAASE, Vergnügen, S. 16-114; hierzu auch sehr vielschichtig der Sammelband: NITSCHKE u.a., Jahrhundertwende, insbesondere S. 13-24.

³ GORMSEN, Kulturlandschaft, S. 8; BECKER/KLOTH, Tourismus, S. 44f.

liche Budget der Bevölkerung spürbar geändert. Zum Leidwesen der Fremdenverkehrsbranche machte sich der Wandel darin bemerkbar, dass die Ausflugs Gäste zwar zahlreicher, aber auch deutlich sparsamer wurden, was mit einer Veränderung der sozialen Zusammensetzung der Besucher, d.h. einer zunehmenden Zahl von Angestellten und Arbeitern einherging. Dieser Schub in Richtung „Erlebnisgesellschaft“ wurde unterstützt durch Veränderungen im touristischen Angebot, insbesondere die Busreisen, und eine Intensivierung und Professionalisierung der Fremdenverkehrsförderung durch Werbemaßnahmen und Großveranstaltungen. Die 20er Jahre können als die Zeit gelten, in der die Förderung des Fremdenverkehrs auf breiter Ebene entfaltet wurde. Daran beteiligten sich nicht mehr nur die kleinen Verkehrsvereine und Kommunen, sondern der übergeordnete Rheinische Verkehrsverband und auch staatliche Stellen, die vor allem die Auslandswerbung koordinierten. Hauptmotiv war dabei das Interesse am Fremdenverkehr als wichtigem wirtschaftlichen Faktor. Volkswirtschaftliche Argumente der Zahlungsbilanz und des Devisenverkehrs standen dabei gleichberechtigt neben dem Interesse, die einzelne Fremdenverkehrsregion zu fördern.

Während der Weltwirtschaftskrise zeigte sich erneut, dass die Menschen trotz der großen Arbeitslosigkeit und finanzieller Not nicht mehr auf Erholung, Freizeit und Vergnügen verzichteten. Bei Überlegungen zur geschichtlichen Entfaltung eines Konsum- und Freizeitverhaltens wurde mit Recht festgestellt, dass nicht nur Geld und Zeit, sondern auch der „Wille“, die „Idee“ bzw. das „Bedürfnis“ als Voraussetzung für eine Herausbildung oder Änderung des Freizeitverhaltens vorhanden sein musste.⁴ Im Hinblick auf den anhaltenden, wenn auch etwas rückläufigen Reise- und Ausflugsverkehr am Mittelrhein während der Wirtschaftskrise ist umgekehrt festzustellen, dass das vorhandene Bedürfnis bzw. die inzwischen entstandene Gewohnheit auch relativ unabhängig von dem Faktor Geld zu einer Fortsetzung des – freilich im Rahmen der Möglichkeiten modifizierten – Freizeithabitus führte.

Als nach der Weltwirtschaftskrise der Reiseverkehr, vor allem die Tagesausflüge wieder zunahmen, stand die Entwicklung in einem spürbar veränderten politischen Kontext. Zweifellos ist es berechtigt, gerade in sozialhistorischer Hinsicht Kontinuitäten hervorzuheben, die die Zäsur des Jahres 1933 überdecken. Doch auch wenn die Freizeit nach 1933 nicht neu „erfunden“ wurde, war der große Einfluss, den die nationalsozialistische Politik auch auf die privaten Lebensbereiche Urlaub und Freizeit hatte, im mittelrheinischen Fremdenverkehr sichtbar. Besonders deutlich wurde dies im fremdenverkehrspolitischen

Bereich: Hatten für die Verbandsaktivitäten während der 20er Jahre politische Interessen kaum eine Rolle gespielt, rückte nach 1933 das wirtschaftliche Argument in den Hintergrund. Statt dessen wurde der propagandistische Wert des Fremdenverkehrs in gesellschaftspolitischer wie auch in außenpolitischer Hinsicht entdeckt. Zur Freude der reisewilligen Bevölkerung wurden durch KdF mit großer Werbewirkung für das Regime preisgünstige Reiseangebote geschaffen, die für die Anbieter der Fremdenverkehrsbranche wirtschaftlich allerdings weniger ein zusätzliches Geschäft sondern eher eine Belastung bedeuteten und am Mittelrhein immer wieder zu Unmut führten. Zudem waren KdF-Reisegruppen wenig willkommen, weil sie häufig durch schlechtes Benehmen auffielen und andere, solvente Reisende verschreckten. Trotz dieser distanzierten Haltung, die im ansässigen Fremdenverkehrsgewerbe gegenüber KdF herrschte, stand der Mittelrhein im Fokus touristischer Zukunftspläne der NS-Organisation, und nur der Krieg verhinderte, dass in Königswinter die geplante, riesige KdF-Bettenburg entstand. Neben der gesellschaftlich-legitimatorischen Funktion der Fremdenverkehrspolitik bekamen auch außenpolitische Interessen ein wachsendes Gewicht. Wie dringend dem Ausland ein positives Bild Deutschlands vermittelt werden sollte, zeigte sich an der Intensität, mit der sich die Behörden um das Auftreten und Benehmen der Deutschen gegenüber den ausländischen Gästen kümmerten – beispielsweise an der dezidierten Auseinandersetzung über die Frage der Grußformel gegenüber Ausländern. Der Zweite Weltkrieg führte erneut zu einer Unterbrechung des Erholungs- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein, insbesondere seit sich ab 1942/43 die Notsituation zuspitzte. Transportkapazitäten wurden für den Kriegsbedarf beansprucht und viele Hotels als Lazarette oder Notunterkünfte umfunktioniert. Nach Ende des Krieges war der Alltag am Rhein von der wirtschaftlichen und sozialen Not und der einschränkenden Besatzungssituation geprägt. Es dauerte bis in die frühen 50er Jahre, bis die letzten Kriegsschäden beseitigt, die Beschlagnahmungen aufgehoben und die touristische Infrastruktur wieder vollständig hergestellt war. Mehr als die 20er Jahre, können die 50er als die „goldenen“ Jahre bezeichnet werden, denn auf Grundlage der allgemeinen Verbesserungen der wirtschaftlichen und sozialen Lebenssituation fand ein rapider Aufschwung des Erholungs- und Ausflugsverkehrs am Mittelrhein statt. Ohne Zweifel stellt dieser Abschnitt die Glanzzeit des mittelrheinischen Fremdenverkehrs dar. Getragen wurde der Aufschwung von einem enormen Zulauf ausländischer Besucher, die unter den Reisenden am Rhein einen deutlich größeren Anteil hatten als in anderen deutschen Fremdenverkehrsgebieten. Außerdem spielte der in dieser Zeit rasch wachsende Autorei-

⁴ Zur soziologisch diskutierten Differenzierung von Grund- und Kultur- bzw. Luxusbedürfnissen

severkehr eine bedeutende Rolle, der auch zu qualitativen Veränderungen des Reiseverhaltens, zu einer Verkürzung der Aufenthaltsdauer, einer weiteren Zunahme des Ausflugsverkehrs und dem Aufkommen des Campingurlaubs beitrug. Seit Ende der 50er Jahre verlangsamte sich das Wachstum. Die stagnierenden Besucherzahlen und die überwiegend vergeblichen Bemühungen um Verbesserungen oder Differenzierungen des touristischen Angebots am Rhein zeigen, dass während der 60er Jahre offenbar der Anschluss an die Entwicklung des allgemeinen „Reisebooms“ verpasst wurde. Das galt allerdings für viele deutsche Feriengebiete, die dem verbreiteten Reisetrend ins Ausland, v.a. in den Süden, kaum etwas entgegenzusetzen konnten.

Hinsichtlich einer allgemeinen Charakterisierung des mittelrheinischen Fremdenverkehrs, der Feststellung von Besonderheiten sowie Kontinuitäten und Diskontinuitäten in seiner Entwicklung bleiben abschließend folgende Merkmale festzuhalten:

1. Der Ausländerreiseverkehr spielte für den rheinischen Fremdenverkehr seit seinem Beginn eine herausragende Rolle. Hatten die englischen Romantiker des frühen 19. Jahrhunderts eine geradezu konstitutive Funktion, insofern sie den Tourismus gewissermaßen an den Rhein brachten, so blieb der Anteil ausländischer Reisender, vor allem aus England und den Beneluxstaaten, auch in der Folgezeit bis zum Ersten Weltkrieg sehr hoch. Während der Zwischenkriegszeit gingen die ausländischen Besucherzahlen infolge der politischen und wirtschaftlichen Wirren zurück, obwohl die Auslandswerbung – auch wegen der begehrten Devisen – intensiviert wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg hingegen wurden Touristen aus England, den Beneluxstaaten und zudem auch immer mehr US-Amerikaner zur treibenden Kraft für den touristischen Aufschwung der 50er Jahre – darin unterschied sich der Reiseverkehr am Rhein wesentlich von dem Fremdenverkehr in anderen deutschen Reisegebieten.⁵

2. Die verkehrstechnischen Entwicklungen prägten den Erholungsverkehr am Mittelrhein nachhaltig, führten zu quantitativen wie auch qualitativen Veränderungen, sorgten aber zugleich auch für chronische Verkehrsprobleme im engen Rheintal. Erst die Dampfschiffahrt und etwas später der Ausbau der Eisenbahnstrecken ermöglichten die Herausbildung eines zahlenmäßig gewichtigen Fremdenverkehrs am Rhein. Seit den 20er Jahren gewann

beispielsweise: KÖNIG, Geschichte, S. 132-135.

⁵ Nach Bernhauer spielt „der Ausländerfremdenverkehr [...] in der Relation zum Gesamtfremdenverkehr keine große Rolle für die Bundesrepublik“, vgl.: BERNHAUER, Fremdenverkehrsverband, S. 17.

der Kraftfahrzeugverkehr an Bedeutung. Einerseits erhöhte sich dadurch die individuelle Mobilität, wodurch sich Reise- und Ausflugslust und -möglichkeit vieler Menschen steigerten. Andererseits veränderten sich dadurch auch Reiseverhalten wie auch der landschaftliche Charakter der Region, was von den betroffenen Anbietern des Fremdenverkehrsgewerbes nicht unbedingt positiv aufgenommen wurde. So gab es in den 20er Jahren laute Klagen über den Kraftfahrzeugverkehr, von dessen Lärm sich gerade im engen Rheintal viele Menschen gestört fühlten. Außerdem verkürzte sich durch ihn die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Reisenden, das Reisen wurde nach Empfinden einiger Beobachter „hastiger“. Mit dieser Klage war weniger ein allgemeines ästhetisches Empfinden angesprochen, sondern handfeste wirtschaftliche Interessen. Denn mit der Verkürzung der Aufenthaltsdauer sanken auch die Einkünfte des Gastgewerbes. Solche Probleme bekamen mit dem Beginn des Campingurlaubs in den 50er Jahren eine zusätzliche Dimension, da dem Beherbergungsgewerbe durch diese neue Reiseform Übernachtungsgäste gänzlich verloren gingen und die Reisenden sich zudem auch häufig selbst versorgten.

3. Bei der Frage nach historischen Zäsuren hat sich gezeigt, dass die üblichen Phasen der deutschen Geschichte im Wesentlichen auch auf die touristische Entwicklung am Mittelrhein zutreffen, wobei wichtige strukturelle Kontinuitäten über die Einschnitte hinwegreichen. Entscheidende Modernisierungsschritte hatten sich schon vor dem Ersten Weltkrieg vollzogen, Urlaub und Wochenendausflüge waren nicht mehr ausschließlich beschränkt auf die privilegierten reichen Bevölkerungsschichten, woran die massenhaften Transportmöglichkeiten großen Anteil hatten. Diese Ansätze setzten sich in der Zwischenkriegszeit fort, zusätzlich unterstützt durch neue Möglichkeiten des Busreisens. Die Politisierung des Freizeitbereichs nach 1933 führte zu einer spürbaren Veränderung, nicht aber zu einem Neuanfang – die Initialzündung für eine „Brechung des bürgerlichen Privilegs“ hatte schon vorher stattgefunden. In der außerordentlichen Wachstumsphase während des sogenannten „Wirtschaftswunders“ setzten sich wiederum die hergebrachten Muster fort, wonach der auf die Wochenenden konzentrierte Ausflugsverkehr gegenüber dem Übernachtungsurlaub zahlenmäßig immer wichtiger wurde. Der Wachstumsknick gegen Ende der 50er Jahre entspricht wiederum dem wirtschaftsgeschichtlich in dieser Zeit verorteten Ende der Rekonstruktionsphase und ordnet sich damit in die gängigen Muster bundesrepublikanischer Geschichte ein.⁶

⁶ Hierzu beispielsweise: ABELSHAUSER, Wirtschaftsablauf, S. 750ff.

4. Die Tätigkeit der Verbände und Verkehrsvereine betraf im Wesentlichen drei Bereiche: Werbung für das Rheinland („äußere Werbung“), Bemühen um eine Verbesserung des touristischen Angebots („innere Werbung“) und Versuche der Einflussnahme auf den Charakter des Fremdenverkehrs und das Verhalten der Touristen.

Hinsichtlich der Fremdenverkehrswerbung ließ sich eine bemerkenswerte Kontinuität feststellen, insofern seit den 20er Jahren von wenigen zeitgemäßen Nuancierungen abgesehen ohne wesentliche Veränderungen mit den Stereotypen „Romantik, Wein und Frohsinn“ geworben wurde. Bis heute bestimmen diese Klischees jedes rheintouristische Programm.

Die Bestrebungen einer qualitätssichernden Forcierung im touristischen Angebot waren hingegen starken Wandlungen unterworfen. In den Jahren der Weimarer Republik dominierten die Appelle an eine preisreduzierte Angebotsgestaltung, was während des Nationalsozialismus im politischen Kontext fortgesetzt wurde, da für die KdF-Fahrten günstige Bedingungen geschaffen werden mussten. In dieser Zeit nahm der LVV Rheinland immer mehr eine Mittlerfunktion zwischen der NS-Organisation und dem Fremdenverkehrsgewerbe wahr. In den Aufschwungsjahren nach dem Zweiten Weltkrieg bedurfte es bei der Angebotsgestaltung kaum koordinierender Maßnahmen, was sich mit der stagnierenden Entwicklung seit Ende der 50er Jahre änderte. Seitdem versuchten die Verbände ohne nennenswerten Erfolg, zeitgemäße Reisetrends wie etwa „Ferien auf dem Bauernhof“ aufzugreifen und damit das Angebot des Rheintourismus zu erweitern.

Der dritte Bereich der Verbandstätigkeit betraf die unterschiedlichen Lenkungsmaßnahmen, die ihrerseits ein bemerkenswertes Kontinuum im Rheintourismus darstellen. Die Maßnahmen bewegten sich zwischen Fremdenverkehrsförderung auf der einen und erzieherischen Beschränkungen auf der anderen Seite. Spätestens seit den 20er Jahren sollten aus volksgesundheitlichen Gründen möglichst viele Menschen auch aus ärmeren Bevölkerungskreisen die Möglichkeit haben, sich zu erholen. Gleichzeitig war man aber darum bemüht, dass sich diese Erholung nicht zu ungezügelterm Vergnügen auswuchs. „Erholung ja – Vergnügen nein“ war die Devise einer erzieherischen Politik, die den gemäßigten und zufriedenen Bürger als Ziel vor Augen hatte. In dieselbe Richtung gingen die Angriffe auf den Souvenirkitsch, der seit dem späten 19. Jahrhundert vielerorts angeboten wurde. Hier sollten sowohl die Kultur der Landschaft und Region, wie auch die Kultur der Menschen vor einer befürchteten Verwahrlosung geschützt werden. Während die ökonomisch orientierten Händler wertneutral ihr Angebot danach ausrichteten, was verkauft wurde, sahen

sich manche Vertreter der Verbände und Verkehrsvereine in einer schwierigen Zwickmühle, da sie einerseits mit den Klischees von Romantik, Wein und Fröhlichkeit warben, andererseits aber derartige Ausformungen aufgrund ihrer für viele Betrachter peinlichen und abstoßenden Wirkung vermeiden wollten. Das verbreitete Unbehagen, das schon frühzeitig den weinseligen Auswüchsen des Rheintourismus entgegengebracht wurde, hielt während des gesamten Betrachtungszeitraums an. Dabei beruhte das Auseinanderdriften des Bedürfnisses vieler Reisender nach „karnevalistischer“ Attraktion, dem alkoholischen Exzess, dem Kauf von Souvenirkitsch o.ä. auf der einen Seite und dem Bemühen der Verbände und Verkehrsvereine um eine Eindämmung oder Umorientierung dieser Auswüchse andererseits auf der Verkennung bzw. Ignoranz gegenüber einer bestimmten touristischen Bedürfnislage. Die Kritiker eines solchen Vergnügungstourismus sahen den mittelrheinischen Fremdenverkehr offensichtlich einzig in der Tradition einer „gesitteten“ Reise, wie man sie sich für das 19. Jahrhundert vorstellte, ohne dass sie die neuen Bedürfnisstrukturen akzeptieren konnten.

5. Das führt abschließend zu einer generellen Charakterisierung des Rheintourismus: Das Mittelrheintal war schon immer in erster Linie Durchreisegebiet gewesen. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die geringe Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste beklagt, woran sich in den folgenden Jahrzehnten jedoch nichts änderte. Vielmehr gewann das Ausflugswesen immer größere Dominanz und veränderte den mondänen Reiseverkehr vergangener Zeiten, von denen bis heute die zahlreichen Palasthotels zeugen. Ausländische Gäste auf der Suche nach dem romantischen Rhein standen in zunehmendem Maße neben Tagesausflüglern aus der näheren Umgebung, die dem kurzen Vergnügen nachgehen wollten. Strukturell hat sich daran bis heute nichts geändert, allerdings hat sich das Gewicht auf die Ausflugsgäste verlagert. Mit den damit verbundenen, vielzitierten „Auswüchsen“ bildete sich am Rhein ein touristischer Habitus heraus, der den Erscheinungen ähnelt, die in der verbreiteten Tourismuskritik häufig als „massentouristische“ Phänomene angeprangert werden. Auch im Hinblick auf andere Aspekte des Rheintourismus, die Tendenzen zu Professionalisierung und Marketing seit den 20er Jahren, kann wohl schon sehr frühzeitig entsprechend der von Keitz definierten Strukturmerkmale von einer massentouristischen Charakteristik gesprochen werden. Letztlich bleibt es aber eine Frage der Definition, ob man für diese Modernisierungen im mittelrheinischen Fremdenverkehrswesen den Begriff Massentourismus verwenden möchte.⁷ Bemerkenswert bleibt, dass sich die

⁷ Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Einleitung dieser Arbeit.

Grundstrukturen des Rheintourismus schon frühzeitig herausgebildet hatten und sich in der Folgezeit nicht wesentlich änderten. Zu keiner Zeit ist es gelungen, am Rhein einen umfangreichen von Reiseveranstaltern organisierten Pauschalismus zu etablieren oder das touristische Angebot um bemerkenswerte Komponenten zu erweitern. Die Frage, warum die unterschiedlichen Versuche hierzu letztlich ohne nennenswerten Erfolg blieben, ob sie an Widerständen innerhalb der Branche oder sonstigen, beispielsweise landschaftlichen Gegebenheiten scheiterten, könnte einen Ansatzpunkt für zukünftige Forschungsarbeit bieten.

10. Verzeichnis der benutzten Quellen und Literatur

10.1. Archive [Abkürzung des Archivs] und Bestände

Archiv des Heimatvereins Siebengebirge, Königswinter [AHS]:

Mappe „Petersberger Zahnradgesellschaft“.

Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtsgewerbe).

Mappe „Kraft durch Freude“.

Mappe 63 (Bergbahnen, Drachenfels, Petersberg).

Mappe 9 (Fremdenverkehr allgemein).

Archiv des Fremdenverkehrsverbandes Rheinland-Pfalz [AFVRP]:

Bund Deutscher Verkehrsverbände, Geschäftsbericht 1957-59, 1962/63.

Broschüre: 10 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland-Pfalz. 1947-1957.

LVV Rheinland-Pfalz, Geschäftsbericht 1950, 1956.

Vier Jahre Deutscher Bäderverband, von Hauptgeschäftsführer W. Voigt etwa Ende 1950.

Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr, Geschäftsberichte 1951, 1952.

Deutscher Fremdenverkehrsverband, Geschäftsbericht 1964/65.

Archiv des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen [ALDS]:

G IV 2 – j: Die Beherbergungskapazität in den Berichtsgemeinden 1949-1974.

G IV 1: Fremdenverkehr in Nordrhein-Westfalen, Dezember 1949-August 1956.

G IV 1 – hj: Fremdenverkehr in Berichtsgemeinden 1951-1974 (Sommer- und Winterhalbjahr).

Hauptstaatsarchiv Düsseldorf [HStAD]:

D 246, 599.

Landratsamt Bonn, Bestand 984.

Landratsamt Siegkreis, Bestand 469.

RW 12-899, 12-900, 12-953, 12-955, 12-5121, 12-5123, 12-5148, 12-5174, 12-5218, 40-3, 40-5, 50-53-581, 50-53-583, 50-53-584, 264-2731, 264-2732.

D II c 21 (1954/55), (1956/57), (1962/63), (1964-66), (1969-72).

Kreisarchiv des Rhein-Sieg-Kreises, Siegburg [KASb]:

Landratsamt des Siegkreises 1878, 1926, 2155, 2319, 2527, 2592, 2593, 2933, 3089, 3259.

Rhein-Sieg-Kreis 2154, 2162, 2164.

Landeshauptarchiv Koblenz [LHAK]:

Bestand 403, Nr. 13181, Nr. 14637.

Bestand 441, Nr. 35479, Nr. 44605-07, Nr. 45355, Nr. 45490.

Bestand 714, Nr. 4396.

Stadtarchiv Bonn [StAB]:

Pr 13/30, 13/39, 13/46 (Akte 1), 13/137, 13/140, 13/141, 13/144, 13/173, 13/213, 13/289.

Go 243, 244, 287, 1219, 1223, 1259, 1306, 1350, 1357, 1562, 1563, 6142, 8057.

Stadtarchiv Düsseldorf [StAD]:

IV 16426 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 3 (1957-1959).
 IV 16427 – Landesverkehrsverband Rheinland e.V., Bd. 4 (1959-1961).
 VII 1967.
 XXIII 789.
 XXIII 867.

Stadtarchiv Köln [StAK]:

Bestand 1010 (Zeitungsausschnittsammlung von Sanitätsrat Bayer, Bd. 1, 2, 31).
 Verwaltungsberichte der Stadt Köln, verschiedene Jahrgänge [Ce 21].
 Statistische Jahresberichte der Stadt Köln, verschiedene Jahrgänge.
 Zeitschriftensammlung [ZS] III / 63 / 1.
 ZS IV/61/5 (Kölner Woche, September 1942).
 ZS IV/61/7 (Kölner Nachrichten-Dienst 1943).
 ZS IV/61/8 (Broschüre „Der Rhein“ 1926).
 ZS IV/61/9 (Kölner Wochenschau 1943).

Stadtarchiv Königswinter [StAKw]:

Bestand Königswinter 59, 63, 83, 270, 296, 310, 381, 510, 593, 719, 792, 795,
 796, 806, 1060, 1106, 1242, 1243, 1374, 1625, 1638, 1945, 1947, 1975, 2004,
 2007, 2008, 2037, 2146, 2342, 2343, 2392, 2470, 2477, 2524, 2694, 2748, 2895,
 2904, 2924, 2991, 3177.
 Bestand Oberpleis 1373.

Stadtarchiv Lahnstein [StALahn]:

Mappe „Stadtführer Oberlahnstein“.
 Mappe „Nationalsozialismus“.
 Mappe „Burgspiele, Burg Lahneck, Alte Volksbräuche usw.“.

Stadtarchiv Linz [StALinz]:

I/1, Verkehrs- und Verschönerungsverein Linz am Rhein.
 I/3, Verkehrsangelegenheiten.
 I/4, Rheinischer Verkehrsdienst.
 I/6, Arbeitsgemeinschaft für das Siebengebirge (1927-1930).
 2/11-34, Kap. 8/3 („Lustbarkeitssteuerordnung Linz“).
 2/11-35, Kap. 8/4 („Vergnügungssteuerhebeliste“).
 2/11-44, Kap. 8/4 („Beherbergungssteuer“).
 2/34-21, Kap. 15/1 („Baden im Rhein“).
 Postkartensammlung.

10.2. Autorisiertes Interview

Interview mit Ludwig Michael Haupt, dem ehemaligen Besitzer des Stern-Hotels in Bonn,
 vom Verfasser geführt am 14.7.2000.

10.3. Gedruckte Quellen

Baedeker, Karl: Rheinreise von Basel bis Düsseldorf. 6. verbesserte und vermehrte Aufl.
 der Klein'schen Rheinreise, Koblenz 1849 (Nachdruck, 4. Aufl., Dortmund 1987).

- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Schwarzwald, Vogesen, Haardt, Odenwald, Taunus, Eifel, Siebengebirge, Nahe, Lahn, Mosel, Ahr, Wupper und Ruhr. Handbuch für Reisende, 13. verbesserte und vermehrte Aufl., Koblenz 1864.
- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Handbuch für Reisende, 19. Aufl., Leipzig 1876.
- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Handbuch für Reisende, 26. Aufl., Leipzig 1892.
- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Handbuch für Reisende, 28. Aufl., Leipzig 1899.
- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Handbuch für Reisende, 29. Aufl., Leipzig 1902.
- Baedeker, Karl: Die Rheinlande von der Schweizer bis zur Holländischen Grenze. Handbuch für Reisende, 30. Aufl., Leipzig 1905.
- Deutschland-Berichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (Sopade) 1934-1940, Nördlingen 1980.
- Jahrbuch der öffentlichen Meinung. 1947-1955, hrsg. von Elisabeth Noelle und Erich Peter Neumann. Institut für Demoskopie Allensbach, Allensbach und Bonn 1956.
- Jahrbuch der öffentlichen Meinung. 1957, hrsg. von Elisabeth Noelle und Erich Peter Neumann. Institut für Demoskopie Allensbach, Allensbach und Bonn 1957.
- Jahrbuch der öffentlichen Meinung. 1958-1964, hrsg. von Elisabeth Noelle und Erich Peter Neumann. Institut für Demoskopie Allensbach, Allensbach und Bonn 1965.
- Jahrbuch der öffentlichen Meinung. 1965-1967, hrsg. von Elisabeth Noelle und Erich Peter Neumann. Institut für Demoskopie Allensbach, Allensbach und Bonn 1968.
- Reichsgesetzblatt Teil I, 1936.
- Rheinischer Verkehrsverband e.V. (Hg.): Rheinische Sommerfrischen und ihre Gaststätten, Ausgabe 1922, 1926, 1927, Bonn 1922, 1926, 1927.
- Stadt Bad Godesberg, Verwaltungsberichte 1949-52, 1953-59, 1960-64.
- Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Sommerhalbjahr 1951 bis 1969, Bad Ems 1952 bis 1970.
- Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Winterhalbjahr 1951/52 bis 1969/70, Bad Ems 1952 bis 1970.
- Statistisches Bundesamt (Hg.): Der Fremdenverkehr 1951 bis 1957, Stuttgart 1960.

Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte. Amtliche Veröffentlichung des deutschen Städte-
tages, bearbeitet vom Verband der deutschen Städtestatistiken, 28.-34. Jahrgang
ff., Jena 1933-1939.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928 (47. Jg.), 1934 (53. Jg.), 1936 (55.
Jg.), 1937 (56. Jg.), 1939/40 (58. Jg.), Berlin 1929, 1935, 1936, 1937, 1941.

10.4. Zeitungen und Zeitschriften

Düsseldorfer Nachrichten. Westdeutsche Zeitung.

Echo des Siebengebirges. Heimatblatt für Königswinter und Umgebung.

Der Fremdenverkehr.

General-Anzeiger. Unabhängige Tageszeitung für Bonn.

Neue Rhein-Zeitung.

Westdeutscher Beobachter. Amtliches Organ der NSDAP und sämtlicher Behörden.

10.5. Literatur

Abelshauer, Werner: Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland (1945-
1980), Frankfurt am Main 1983.

Ders.: Wirtschaftsablauf, Gesellschaft, Politik. Die Konjunktur als Bedingungsrahmen und
Erklärungsansatz der Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 20. Jahrhundert, in:
Matthias Frese / Michael Prinz (Hg.): Politische Zäsuren und gesellschaftlicher
Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven (Forschun-
gen zur Regionalgeschichte, Bd. 18), Paderborn 1996, S. 743-753.

Alexander, Beatrix: „A Tower up the Rind“. „Why, tourist, why the seven mountains
view? any ohne at home can tint a hill with Prussian blue“, in: Werner Schäfke /
Ingrid Bodsch (Hg.): Der Lauf des Rheines. Der Mittelrhein in illustrierten Reise-
beschreibungen, Alben, Panoramen und Karten des 17. bis 19. Jahrhunderts aus
den Beständen der Bibliothek und der graphischen Sammlung des Kölnischen
Stadtmuseums, der stadtgeschichtlichen Bibliothek Bonn und des Stadtmuseums
Bonn, Köln, Bonn 1993, S. 9-20.

Andersen, Arne: Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirt-
schaftswunder bis heute, Frankfurt am Main, New York 1997.

Asshauer, Rudolf: Der rheinische Fremdenverkehr. Seine Grundlagen, Entwicklung,
Hauptträger und seine wirtschaftliche Bedeutung, Diss. Köln, Düren 1934.

Bad Honnefs königliche Zeiten. Zur Erinnerung an die Kuraufenthalte der Königin Sophie
von Schweden und Norwegen 1892-1906 in Bad Honnef und anderer königlicher
Hoheiten, Bad Honnef 1986.

- Bagger, Wolfgang: Arbeiterkultur und Arbeitertourismus im Kaiserreich, in: Hasso Spode (Hg.): Zur Sonne zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991, S. 33-46.
- Barkai, Avraham: Das Wirtschaftssystem des Nationalsozialismus. Ideologie, Theorie, Politik 1933-1945, Frankfurt am Main 1995.
- Bausinger, Hermann: Wie die Deutschen zu Reiseweltmeistern werden, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 25-32.
- Ders.: Sonntagsstaat und Sonntagsbilder. Bürgerliche Kultur im 19. Jahrhundert, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002, S. 24-27.
- Bausinger, Hermann / Klaus Beyrer / Gottfried Korff (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Aufl., München 1999.
- Becher, Ursula A.J.: Geschichte des modernen Lebensstils. Essen, Wohnen, Freizeit, Reisen, München 1990.
- Beck, Manfred: Fremdenverkehr als soziales und wirtschaftliches Problem dargestellt am Beispiel der Entwicklung der Gemeinde Ruhpolding, Diss., Stuttgart 1965.
- Becker, Christoph / Hubert Job / Anke Witzel: Tourismus und nachhaltige Entwicklung. Grundlagen und praktische Ansätze für den mitteleuropäischen Raum, Darmstadt 1996.
- Becker, Christoph / Gesche Kloth: Tourismus am Mittelrhein in neuerer Zeit, in: Koblenzer Beiträge zur Geschichte und Kultur, N.F. 8 (1998), S. 43-52.
- Beckerson, John: Marketing British Tourism. Government Approaches to the Stimulation of a Service Sector. 1880-1950, in: Hartmut Berghoff u.a. (Hg.): The Making of Modern Tourism. The Cultural History of the British Experience. 1600-2000, London 2002, S. 133-157.
- Bellinghausen, Hans (Hg.): 2000 Jahre Koblenz. Geschichte der Stadt an Rhein und Mosel, Boppard 1971.
- Benz, Wolfgang (Hg.): Die Juden in Deutschland 1933-1945. Leben unter nationalsozialistischer Herrschaft, München 1989.
- Ders. (Hg.): Legenden, Lügen, Vorurteile. Ein Wörterbuch zur Zeitgeschichte, 9. Aufl., München 1998.
- Berghoff, Hartmut: Von der „Reklame“ zur Verbrauchlenkung. Werbung im nationalsozialistischen Deutschland, in: Ders. (Hg.): Konsumpolitik. Die Regulierung des privaten Verbrauchs im 20. Jahrhundert, Göttingen 1999, S. 77-112.

- Ders. (Hg.): Konsumpolitik. Die Regulierung des privaten Verbrauchs im 20. Jahrhundert, Göttingen 1999.
- Ders. / Barbara Korte / Ralf Schneider / Christopher Harvie (Hg.): The Making of Modern Tourism. The Cultural History of the British Experience, 1600-2000, London 2002.
- Bernhauer, Ernst: Der Reiseverkehr der Deutschen im Inland 1952-1962 (Veröffentlichungen des Instituts für Fremdenverkehrswissenschaft an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main, Reihe B), Frankfurt am Main 1962.
- Ders.: 1902-1972. Deutscher Fremdenverkehrsverband (Ämter und Organisationen der Bundesrepublik Deutschland 39), Bonn 1972.
- Beyrer, Klaus: Die Postkutschenreise, Tübingen 1985.
- Ders.: Im Coupé. Vom Zeitvertreib der Kutschenfahrt, in: Hermann Bausinger u.a. (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Aufl., München 1999, S. 137-146.
- Bischof, Alfons: Die Weisse Flotte. Mit der Köln-Düsseldorfer auf Rhein und Mosel, Köln 1971.
- Bläser, Peter: Eine Betrachtung zur Geschichte des Fährwesens zwischen Bad Godesberg und Niederdollendorf, Bad Godesberg 1992.
- Böcking, Werner: Die Geschichte der Rheinschiffahrt. Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden, Moers 1980.
- Böger, Helmut / Gerhard Krüger: Berühmte und berüchtigte Bonner. 40 Porträts, Wuppertal 1991.
- Böttcher, Hans-Georg: Der Fremdenverkehr des Rheinlands 1929-1949, Diss., Köln 1951 (unveröffentlicht, Stadt- und Universitätsbibliothek Köln).
- Borchardt, Knut: Zwangslagen und Handlungsspielräume in der großen Wirtschaftskrise der frühen dreißiger Jahre, in: Michael Stürmer (Hg.): Die Weimarer Republik, 4. Aufl., Königstein/Taunus 1993, S. 318-339.
- Bormann, Artur: Die Lehre vom Fremdenverkehr. Ein Grundriß, Berlin 1931.
- Borscheid, Peter: Auto und Massenmobilität, in: Hans Pohl (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886-1986 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52), Stuttgart 1988, S. 117-141.
- Bourdieu, Pierre: Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft, Frankfurt am Main 1987 (Erstauflage Paris 1979).
- Bracher, Karl-Dietrich / Manfred Funke / Hans-Adolf Jacobsen (Hg.): Deutschland 1933-1945. Neue Studien zur nationalsozialistischen Herrschaft, Bonn 1992.

- Brenner, Peter J. (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, Tübingen 1997.
- Briesen, Detlef / Gerhard Brunn / Rainer S. Elkar / Jürgen Reulecke: Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte Rheinlands und Westfalens (Schriften zur politischen Landeskunde Nordrhein-Westfalens, Bd. 9), Köln, Stuttgart, Berlin 1995.
- Brilli, Attilio: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: die Grand Tour, Berlin 1997.
- Bruch, Rüdiger vom: „Der Zug der Millionen“. Massengesellschaft im Aufbruch, in: August Nitschke u.a. (Hg.): Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne. 1880-1930, Bd. 1, Reinbek bei Hamburg 1990, S. 92-120.
- Brune, Thomas: Von Nützlichkeit und Pünktlichkeit der Ordinari-Post, in: Hermann Bausinger u.a. (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Aufl., München 1999, S. 123-130.
- Brunn, Gerhard: Die Zeit der Krisen 1914-1955, in: Detlef Briesen u.a.: Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte Rheinlands und Westfalens (Schriften zur politischen Landeskunde Nordrhein-Westfalens, Bd. 9), Köln, Stuttgart, Berlin 1995, S. 129-201.
- Buchheim, Christoph: Zur Natur des Wirtschaftsaufschwungs in der NS-Zeit, in: Ders. u.a. (Hg.): Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge. Knut Borchardt zum 65. Geburtstag, Baden-Baden 1994, S. 97-119.
- Ders. / Michael Hutter / Harold James (Hg.): Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge. Knut Borchardt zum 65. Geburtstag, Baden-Baden 1994.
- Buchholz, Wolfhard: Die Nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“. Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im Dritten Reich, Diss., München 1976.
- Buchsteiner, Thomas: Arbeiter und Tourismus, Diss., Tübingen 1984.
- Bündgen, Eduard: Die Personenschiffahrt auf dem Rhein. Vom Schaufelrad zum Kabinenschiff, Freiburg 1987.
- Burghard, Hermann / Cordula Kapser: Linz am Rhein. Die Geschichte der Stadt von der Frühzeit bis zur Gegenwart (Stadt und Gesellschaft. Studien zum Rheinischen Städteatlas, Bd. 2), Köln, Weimar, Wien 2002.
- Campingurlaub in der Bundesrepublik Deutschland. Grundlagenuntersuchung im Auftrag des Deutschen Fremdenverkehrsverbandes (Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, Heft 40), München 1990.
- Caroselli, Manfred: Die Düsenjäger des kleinen Mannes. Leukoplast- und andere Bomber – die Kleinwagenszene der 50er Jahre, in: Franz-Josef Oller (Hg.): Mein erstes Auto. Erinnerungen und Geschichten, Frankfurt am Main 1999, S. 67-83.

- Chard, Chloe: From the Sublime to the Ridiculous. The Anxieties of Sightseeing, in: Hartmut Berghoff u.a. (Hg.): The Making of Modern Tourism. The Cultural History of the British Experience. 1600-2000, London 2002, S. 47-68.
- Christian, Werner A.: Fremdenverkehr im Zahlenspiegel, in: Heimatkalender für den Kreis Neuwied 1956, S. 112ff.
- Conze, Werner / M. Rainer Lepsius (Hg.): Sozialgeschichte der Bundesrepublik Deutschland. Beiträge zum Kontinuitätsproblem (Industrielle Welt, Bd. 34), Stuttgart 1983.
- Custodis, Paul-Georg: Verkehr, in: Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hg.): Das Rheintal von Bingen und Rudesheim bis Koblenz. Eine europäische Kulturlandschaft, Bd. 1, 2. Aufl., Mainz 2002, S. 320-337.
- Dann, Otto (Hg.): Vereinswesen und bürgerliche Gesellschaft in Deutschland (Historische Zeitschrift, Beihefte, N.F. 9), München 1984.
- Demuth, F.: Fremdenverkehr und Zahlungsbilanz, in: Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 338-354.
- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hg.): Exkursion VIII - Rhein und Rheintal im Verkehr, Köln 1974.
- Dietmar, Carl (Hg.): Die Chronik Kölns, 2. überarb. u. erw. Aufl., Dortmund 1992.
- Dietz, Wolfgang: Der Landkreis Neuwied, Neuwied 1992.
- Dischner, Gisela: Ursprünge der Rheinromantik in England. Zur Geschichte der romantischen Ästhetik (Studien zur Philosophie und Literatur des neunzehnten Jahrhunderts, Bd. 17), Frankfurt am Main 1972.
- Ditt, Karl: Naturschutz zwischen Zivilisationskritik, Tourismusförderung und Umweltschutz. USA, England und Deutschland 1860-1970, in: Matthias Frese / Michael Prinz (Hg.): Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 18), Paderborn 1996, S. 499-533.
- Dodt, Jürgen: Fremdenverkehrslandschaften und Fremdenverkehrsorte im Rheinischen Schiefergebirge, in: Die Mittelrheinlande. Festschrift zum XXXVI. Deutschen Geographentag vom 2. bis 5.10.1967 in Bad Godesberg, Wiesbaden 1967, S. 92-117.
- Düwell, Kurt / Wolfgang Köllmann (Hg.): Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, Bd. 2: Von der Reichsgründung bis zur Weimarer Republik, Wuppertal 1984.
- Dies. (Hg.): Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, Bd. 4: Zur Geschichte von Wissenschaft, Kunst und Bildung an Rhein und Ruhr, Wuppertal 1985.
- Dundler, Franz: Urlaubsreisen 1954-1988. 35 Jahre Erfassung des touristischen Verhaltens der Deutschen durch soziologische Stichprobenuntersuchungen, Starnberg 1989.

- Dussel, Konrad / Matthias Frese: Von traditioneller Vereinskultur zu moderner Massenkultur? Vereins- und Freizeitangebote in einer südwestdeutschen Kleinstadt 1920-1960, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 59-105.
- Eckert, Gerhard: Richtig reisen, Bergisch Gladbach 1964.
- Edschmidt, Kasimir: Auto-Reisebuch. 15 Ferienreisen durch deutsche Flusstäler und Gebirge, Darmstadt 1938.
- Eggers, Erik: Fußball in der Weimarer Republik, Kassel 2001.
- Eichler, Volker: Kaiser, Riesling, Dynamit. Zur Einweihung des Niederwalddenkmals im Jahr 1883, in: Ulrich Eisenbach / Gerd Hardach (Hg.): Reisebilder aus Hessen. Fremdenverkehr, Kur und Tourismus seit dem 18. Jahrhundert (Schriften zur hessischen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte, Bd. 5), Darmstadt 2001, S. 335-342.
- Eisenbach, Ulrich / Gerd Hardach (Hg.): Reisebilder aus Hessen. Fremdenverkehr, Kur und Tourismus seit dem 18. Jahrhundert (Schriften zur hessischen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte, Bd. 5), Darmstadt 2001.
- Eisler, Benita: Byron. Child of Passion, Fool of Fame, London, New York 1999.
- Elkar, Rainer S.: Reisen bildet. Überlegungen zur Sozial- und Bildungsgeschichte des Reisens während des 18. und 19. Jahrhunderts, in: Boris I. Krasnobaev (Hg.): Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungs-forschung, Camen, Berlin 1980, S. 51-82.
- Engelhardt, Rudolf: Das Niederwald-Denkmal, Bingen 1973.
- Ennen, Edith / Dietrich Höroldt: Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt. Kleine Geschichte der Stadt Bonn, 3. Aufl., Bonn 1976.
- Enzensberger, Hans-Magnus: Eine Theorie des Tourismus, in: Ders.: Einzelheiten, Frankfurt am Main 1962, S. 147-162.
- Erlen, Roland: Fremdenverkehr und Gaststätten in Oberpleis, in: Christian Hillen (Hg.): Oberpleiser Wirtschaftsleben. Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum des Werbekreises Oberpleis, Königswinter 2002, S. 245-264.
- Ernst, Friedhelm: Unzählbar die Gäste und Besucher. Über den Rheintourismus, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 103-106.
- Ertzdorff, Xenja von / Dieter Neukirch (Hg.): Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit (Chloe, Beihefte zum Daphnis, Bd. 13), Amsterdam, Atlanta 1992.
- Eulenberg, Herbert: Das Buch vom Rheinland (Was nicht im Baedeker steht, Bd. XII, Das Rheinland), München 1931.

- Eyll, Klara van: In Kölner Adreßbüchern geblättert, Köln 1978.
- Faber, Karl Georg: Die südlichen Rheinlande von 1816 bis 1956, in: Franz Petri / Georg Droege (Hg.): Rheinische Geschichte, Bd. 3: Neuzeit, Düsseldorf 1976, S. 367-473.
- Faulstich, Werner (Hg.): Die Kultur der fünfziger Jahre, München 2002.
- Feilchenfeld, W.: Kraftwagenverkehr und Fremdenverkehr, in: Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 273-300.
- Feldman, Gerald D.: Armee, Industrie und Arbeiterschaft in Deutschland 1914-1918, Berlin, Bonn 1985 (Erstausgabe 1966).
- Ders.: Welcome to Germany? The *Fremdenplage* in the Weimar Inflation, in: Wilhelm Treue (Hg.): Geschichte als Aufgabe. Festschrift für Otto Büsch, Berlin 1988, S. 629-649.
- Franz, Andrea: Der Fremdenverkehr im Rheintal. Eine empirische Methode zur Gewinnung von Hinweisen zur Gästestrukturanalyse des Fremdenverkehrsgebietes Rheintal, Diplomarbeit, Fulda 1986 (unveröffentlicht, Archiv des Fremdenverkehrsverbandes Rheinland-Pfalz).
- Franzke, Jürgen (Hg.): Rheingold – ein europäischer Luxuszug, Nürnberg, Frankfurt am Main 1997.
- Fraunholz, Uwe: Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 156), Göttingen 2002.
- Frei, Norbert: Die Besatzungsherrschaft als Zäsur?, in: Matthias Frese / Michael Prinz (Hg.): Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 18), Paderborn 1996, S. 779-788.
- Fremdling, Rainer: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975.
- Ders. / Ruth Federspiel / Andreas Kunz (Hg.): Statistik der Eisenbahnen in Deutschland 1835-1989, St. Katharinen 1995.
- Frese, Matthias: Betriebspolitik im „Dritten Reich“. Deutsche Arbeitsfront, Unternehmer und Staatsbürokratie in der westdeutschen Großindustrie 1933-1939, Paderborn 1999.
- Ders.: Die Herausbildung des Massentourismus in Westfalen. Tourismus, organisierte Reisen und Individualtourismus in der Weimarer Republik und der NS-Zeit, in: Westfälische Forschungen. Zeitschrift des Westfälischen Instituts für Regionalgeschichte des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, 47 (1997), S. 561-584.

- Ders.: Naherholung und Ferntourismus. Tourismus und Tourismusförderung in Westfalen 1900 bis 1970, in: Wilfried Reininghaus / Karl Teppe (Hg.): Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 29), Paderborn 1999, S. 339-386.
- Ders. / Michael Prinz (Hg.): Politische Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 18), Paderborn 1996.
- Frevert, Ute: Umbruch der Geschlechterverhältnisse? Die 60er Jahre als geschlechterpolitischer Experimentierraum, in: Axel Schildt u.a. (Hg.): Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Darstellungen, Bd. 37), Hamburg 2000, S. 642-660.
- Dies. / Heinz-Gerhard Haupt (Hg.): Der Mensch des 20. Jahrhunderts, Frankfurt am Main, New York 1999.
- Frommann, Bruno: Reisen im Dienste politischer Zielsetzungen. Arbeiter-Reisen und „Kraft durch Freude“-Fahrten, Diss., Stuttgart 1992.
- Frühauf, Helmut: Reisebeschreibungen und Reiseführer des 19. Jahrhunderts und die Rheinlande, dargestellt am Beispiel der Baedeker-Reiseführer, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte, 26/2000, S. 215-251.
- Fuchs, Konrad: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein 1836-1903, in: Nassauische Annalen, 67 (1956), S. 158-202.
- Ders.: Das Rheintal als Verkehrsstraße, in: Franz-Josef Heyen (Hg.): Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, Boppard 1966, S. 533-548.
- Fuhs, Burkhard: Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft. Kultur und Geschichte der Kurstädte 1700-1900 (Historische Texte und Studien, Bd. 13), Hildesheim, Zürich, New York 1992.
- Fuss, Karl: Geschichte der Reisebüros, Darmstadt 1960.
- Gall, Lothar / Manfred Pohl (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999.
- Glücksmann, Robert: Die Betriebswirtschaft des Hotels, in: Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 360-398.
- Göckeritz, Heinz: Die Bundesbürger entdecken die Urlaubsreise, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 43-50.
- Göttert, Rolf: Rüdesheim als Touristik-Metropole am Rhein, in: Ulrich Eisenbach / Gerd Hardach (Hg.): Reisebilder aus Hessen. Fremdenverkehr, Kur und Tourismus seit dem 18. Jahrhundert (Schriften zur hessischen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte, Bd. 5), Darmstadt 2001, S. 343-350.

- Gormsen, Erdmann: Die Kulturlandschaft am oberen Mittelrhein und im Rheingau (Materialien zur 1. Mittelrhein-Konferenz am 28. Juni 1996 in Boppard), Mainz 1996.
- Gräf, Holger Th. / Ralf Pröve: Wege ins Ungewisse. Eine Kulturgeschichte des Reisens 1500 bis 1800, Frankfurt am Main 1997.
- Gröper, Klaus: Der verkaufte Tourist oder wie man sich Ärger im Urlaub erspart. Ein Handbuch der Ferienplanung, Wien, München, Zürich 1973.
- Grzesinski, Albert: Polizei und Fremdenverkehr, in: Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 317-337.
- Gröper, Klaus: Der verkaufte Tourist oder wie man sich Ärger im Urlaub erspart. Ein Handbuch der Ferienplanung, Wien, München, Zürich 1973.
- Gyr, Ueli: Touristenkultur und Reisealltag. Volkkundlicher Nachholbedarf in der Tourismusforschung, in: Zeitschrift für Volkskunde 84 (1988), S. 224-239.
- Haag, August: Vom Winzendorf zur Badestadt. Ein Jahrhundert wirtschaftlicher Entfaltung, in: Ders. (Hg.): Bad Honnef am Rhein. Beiträge zur Geschichte unserer Heimatgemeinde anlässlich ihrer Stadterhebung vor 100 Jahren, Bad Honnef 1962, S. 101-112.
- Ders. (Hg.): Bad Honnef am Rhein. Beiträge zur Geschichte unserer Heimatgemeinde anlässlich ihrer Stadterhebung vor 100 Jahren, Bad Honnef 1962.
- Haberland, Irene: Auf der Suche nach der pittoresken Schönheit. Englische Künstler am Rhein im 19. Jahrhundert, in: Klaus Honnef u.a. (Hg.): Vom Zauber des Rheins ergriffen... Zur Entdeckung der Rheinlandschaft, München 1992, S. 41-66.
- Hachtmann, Rüdiger: Industriearbeit im „Dritten Reich“. Untersuchungen zu den Lohn- und Arbeitsbedingungen in Deutschland 1933-1945 (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 82), Göttingen 1989.
- Haedrich, Günther / Claude Kaspar / Horst Kleinert / Kristiane Klemm: Tourismus-Management. Tourismus-Marketing und Fremdenverkehrsplanung, Berlin, New York 1983.
- Haffke, Jürgen / Bernhard Knoll (Hg.): Sinzig und seine Stadtteile – gestern und heute, Sinzig 1983.
- Hahn, Heinz / H. Jürgen Kagelmann (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft, München 1993.
- Hahn, Helmut: Die Erholungsgebiete der Bundesrepublik. Erläuterungen zu einer Karte der Fremdenverkehrsorte in der deutschen Bundesrepublik (Bonner geographischen Abhandlungen, Heft 22), Bonn 1958.
- Hajdu, J.G.v.: Königswinter. Entwicklung und wirtschaftliche Basis einer Fremdenverkehrsstadt (Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde, Heft 27), Bonn 1969.

- Hardenberg, Theo: Der Drachenfels. Seine „Conservation vermitteltst Expropriation“. Der Rechtsstreit um die Erhaltung des Drachenfelskegels mit seiner aufstehenden Ruine. Der früheste Akt staatlichen Landschaftsschutzes in Preußen (1828-1832), in: Rheinische Heimatpflege, N.F. 1968, S. 274-310.
- Hauschild, Walter: Der Fremdenverkehr der Stadt Koblenz und seine wirtschaftlichen Auswirkungen (Schriftenreihe des Forschungsinstituts für den Fremdenverkehr), Berlin 1931.
- Hennig, Christoph: Reiselust. Touristen, Tourismus und Urlaubskultur, Frankfurt am Main 1999.
- Hentschel, Volker: Geschichte der deutschen Sozialpolitik 1880 bis 1980. Soziale Sicherung und kollektives Arbeitsrecht, Frankfurt am Main 1983.
- Herbst, Fritz: Der Urlaub (Sozialpolitik in Deutschland, Nr. 14), Stuttgart 1961.
- Herbst, Ludolf: Das nationalsozialistische Deutschland. 1933-1945. Die Entfesselung der Gewalt – Rassismus und Krieg, Frankfurt am Main 1996.
- Heyde, Ludwig: Urlaub für Arbeiter und Angestellte in Deutschland, München, Leipzig 1912.
- Heyen, Franz-Josef (Hg.): Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, Boppard 1966.
- Ders.: Nur sieben Jahrzehnte. Andernach seit dem Ende des Ersten Weltkrieges, in: Ders. (Hg.): Andernach. Geschichte einer rheinischen Stadt, Andernach 1988, S. 217-420.
- Ders. (Hg.): Andernach. Geschichte einer rheinischen Stadt, Andernach 1988.
- Hicke, Friedrich: Verkehrswesen, in: Heinz E. Mißling (Hg.): Boppard. Geschichte einer Stadt am Mittelrhein, 3. Bd.: Boppard nach 1945, Boppard 2001, S. 73-110.
- Hillen, Christian (Hg.): Oberpleiser Wirtschaftsleben. Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum des Werbekreises Oberpleis, Königswinter 2002.
- Hinrichsen, Alex W.: Baedeker-Katalog. Verzeichnis aller Baedeker-Reiseführer von 1832 bis 1987 mit einem Abriß der Verlagsgeschichte, Holzminden 1988.
- Ders.: Baedeker's Reisehandbücher 1832-1990, Bevern 1991.
- Ders.: Zur Entstehung des modernen Reiseführers, in: Hasso Spode (Hg.): Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991, S. 21-32.
- Holstein, Heinrich: Die „neue“ Stadt Sinzig, in: Jürgen Haffke / Bernhard Knoll (Hg.): Sinzig und seine Stadtteile – gestern und heute, Sinzig 1983, S. 652-754.
- Honnef, Klaus / Klaus Weschenfelder / Irene Haberland (Hg.): Vom Zauber des Rheins ergriffen... Zur Entdeckung der Rheinlandschaft, München 1992.

- Huber, Lorenz: Der Kölner Hotel-Fremdenverkehr in den Jahren 1905 bis 1927 (Kölner Verwaltung und Statistik. Zeitschrift des Statistischen und Wahlamtes der Stadt Köln, Bd. 6, Heft 4), Köln 1928, S. 189-236.
- Huck, Gerhard (Hg.): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980.
- Hübschen, Christian / Helga Kreft-Kettermann: Entwicklung des Eisenbahnnetzes bis 1935/39 (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, Beiheft VII/5), Köln 1996.
- Ihmels, Karl: Das Recht auf Urlaub. Sozialgeschichte, Rechtsdogmatik, Gesetzgebung, Königstein/Taunus 1981.
- Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929.
- Jagnow, Evelyn: Tourismus in Königswinter - Entwicklung, Gegenwartsanalyse und Perspektiven (Bonner Beiträge zur Geographie. Materialien aus Forschung und Lehre, Heft 8), Bonn 1998.
- Jäger, Karl: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs, Diss., Nürnberg 1935.
- Janssen, Wilhelm: Kleine rheinische Geschichte, Düsseldorf 1997.
- Jolmes, Lothar: Geschichte der Unternehmungen in der deutschen Rheinschiffahrt, Düsseldorf 1960.
- Jung, Werner: Köln im Nationalsozialismus, in: Carl Dietmar (Hg.): Die Chronik Kölns, 2. überarb. u. erw. Aufl., Dortmund 1992, S. 378-421.
- Jungwirth, Nikolaus / Gerhard Kromschröder: Die Pubertät der Republik. Die 50er Jahre der Deutschen, Reinbek bei Hamburg 1983.
- Kanz, Hasso: Fremdenverkehr und Naherholung im Rheingau und Rheingaugebirge, Diss., Mainz 1979.
- Keitz, Christine: Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik, in: Archiv für Sozialgeschichte 33, 1993, S. 179-209.
- Dies.: Grundzüge einer Sozialgeschichte des Tourismus in der Zwischenkriegszeit, in: Peter J. Brenner (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, Tübingen 1997, S. 49-71.
- Dies.: Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland, München 1997.
- Kemper, Dorothee: Rheinhotels im Industriezeitalter, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 107-129.

- Kieras, Paul: Der Kreis gestern, heute, morgen (ab 1816), in: Eberhard Schmitz: Industrie, Handel, Gewerbe, in: Paul Kieras (Hg.): Der Rhein-Sieg-Kreis, Stuttgart 1983, S. 237-259.
- Ders. (Hg.): Der Rhein-Sieg-Kreis, Stuttgart 1983.
- Klein, Ansgar: „Photographische Anstalten nach amerikanischer Manier“. Schnellfotografen am Drachenfels, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 126-133.
- Ders.: „Lach Dich gesund“. Automaten am Drachenfels, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 134-139.
- Kleinpass, Hans: Sinzig von 1815 bis zur Gebietsreform 1969, in: Jürgen Haffke / Bernhard Knoll (Hg.): Sinzig und seine Stadtteile – gestern und heute, Sinzig 1983, S. 156-329.
- Kleißmann, Christoph: Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945 bis 1955, 5. überarb. und erw. Aufl., Bonn 1991.
- Ders. / Georg Wagner (Hg.): Das gespaltene Land. Leben in Deutschland 1945 bis 1990. Texte und Dokumente, München 1993.
- Knebel, Hans-Joachim: Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus (Soziologische Gegenwartsfragen, N.F.), Stuttgart 1960.
- Knoll, Gabriele Marita: Herausbildung, Dynamik und Persistenz von Standorten und Standortgemeinschaften im Großstadttourismus der Innenstadt von Köln im 19. und 20. Jahrhundert. Eine historisch-geographische Untersuchung (Geostudien, Sonderfolge I), Köln 1988.
- Dies.: Reisen als Geschäft. Die Anfänge des organisierten Tourismus, in: Hermann Bausinger u.a. (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Aufl., München 1999, S. 336-343.
- Dies.: Eine Pionierlandschaft des europäischen Tourismus – das Mittelrheintal, in: Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hg.): Das Rheintal von Bingen und Rudesheim bis Koblenz. Eine europäische Kulturlandschaft, Bd. 1, 2. Aufl., Mainz 2002, S. 350-357.
- Koch, Alfred: Der Urlaubsreiseverkehr. Eine Untersuchung über das Konsumverhalten der Erholungsreisenden 1958 (Jahrbuch für Fremdenverkehr, 7. Jg. 1959), München 1959.
- Ders.: Die Ausgabenstruktur im Fremdenverkehr. Eine Untersuchung über die Ausgaben im Erholungs- und Geschäftsreiseverkehr in der Bundesrepublik (Jahrbuch für Fremdenverkehr, 9. Jg. 1961), München 1961.
- Ders. / Udo Hubrich: Die innerdeutschen Fremdenströme. Eine Untersuchung über Richtung, Umfang und Struktur des innerdeutschen Fremdenverkehrs und der durch ihn bewirkten Verkehrsbelastung, München 1958.

- Koebner, Thomas / Rolf-Peter Janz / Frank Trommler (Hg.): „Mit uns zieht die neue Zeit“. Der Mythos Jugend, Frankfurt am Main 1985.
- König, Gudrun M.: Eine Kulturgeschichte des Spazierganges. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780 bis 1850 (Kulturstudien, Sonderband 20), Wien, Köln, Weimar 1996.
- König, Wolfgang: Massentourismus. Seine Entstehung und Entwicklung in der Nachkriegszeit, in: Technikgeschichte, 4/64 (1997), S. 305-322.
- Ders.: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939, Frankfurt am Main, New York 2000.
- Ders.: Geschichte der Konsumgesellschaft (VSWG Beiheft, Nr. 154), Stuttgart 2000.
- Körner, Burkhard: Denkmäler am Rhein, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 272-282.
- Koops, Tilman: Die rheinische Tausendjahrfeier 1925, in: Auf der Suche nach regionaler Identität. Geschichtskultur im Rheinland zwischen Kaiserreich und Nationalsozialismus (Bensberger Protokolle, Bd. 89), Bergisch Gladbach 1997, S. 73-87.
- Koshar, Rudy: Germans at the Wheel. Cars and Leisure Travel in Interwar Germany, in: Ders. (Hg.): Histories of Leisure, Oxford, New York 2002, S. 215-230.
- Ders. (Hg.): Histories of Leisure, Oxford, New York 2002.
- Kramers, Ank / Elmar Scheuren: Man kommt auf neue Gedanken. Das Beispiel einer bürgerlichen Bildungsreise im Jahre 1874, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 36-43.
- Kranig, Andreas: Arbeitnehmer, Arbeitsbeziehungen und Sozialpolitik unter dem Nationalsozialismus, in: Karl-Dietrich Bracher u.a. (Hg.): Deutschland 1933-1945. Neue Studien zur nationalsozialistischen Herrschaft, Bonn 1992, S. 135-152.
- Krasnobaev, Boris I. (Hg.): Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforchung, Camen, Berlin 1980.
- Kriegeskorte, Michael: Werbung in Deutschland. Die Nachkriegszeit im Spiegel ihrer Anzeigen, Köln 1992.
- Krudewig, Joseph: Die Entwicklung der Kölner Reisebüros zwischen 1840 und 1990, 2 Bde., Köln 1990 (unveröffentlichtes Manuskript, Stadtarchiv Köln).
- Kubisch, Ulrich: Laube auf Rädern. Die Geschichte des Wohnwagens, Braunschweig 1989.
- Ders.: Wohnwagen. Geschichte – Technik – Ferienzeit, Berlin 1998.

- Kühn, Heike: Der Rhein „umworben“, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 244-247.
- Kwiet, Konrad: Nach dem Pogrom. Stufen der Ausgrenzung, in: Wolfgang Benz (Hg.): Die Juden in Deutschland 1933-1945. Leben unter nationalsozialistischer Herrschaft, München 1989, S. 545-659.
- Lärmer, Karl: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen (Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte 6), Berlin (Ost) 1975.
- Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz (Hg.): Das Rheintal von Bingen und Rudesheim bis Koblenz. Eine europäische Kulturlandschaft, Bd. 1, 2. Aufl., Mainz 2002.
- Landeskonservator Rheinland (Hg.): Bad Honnef. Stadtentwicklung und Stadtstruktur (Arbeitsheft 26), Köln 1979.
- Lauterbach, Burkhard: Baedeker und andere Reiseführer. Eine Problemskizze, in: Zeitschrift für Volkskunde 85 (1989), S. 206-234.
- Lenz, Otto: Die soziale Wirklichkeit. Aus einer Untersuchung des Instituts für Demoskopie (Allensbacher Schriften 3), Allensbach 1956.
- Leser, Petra: Der Kölner Architekt Clemens Klotz. 1886-1969 (41. Veröffentlichung der Abteilung Architekturgeschichte des Kunsthistorischen Instituts der Universität zu Köln), Köln 1991.
- Löschburg, Winfried: Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte, Frankfurt am Main 1977.
- Lotz, Walther: Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800 bis 1900, Leipzig 1906.
- Ludwig, Erna: Die Entwicklung des Raumes von Ruhpolding zum Fremdenverkehrsgebiet. Ein Beitrag zur Problemstellung der Fremdenverkehrsgeographie, Diss., Frankfurt am Main 1958.
- Maas, Karin: Fremdenverkehr in Koblenz. Entwicklung und Struktur. Diplomarbeit im Fachbereich Geowissenschaften der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Koblenz 1995 (unveröffentlicht, Stadtarchiv Koblenz).
- Maase, Kaspar: Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850 bis 1970, Frankfurt am Main 1997.
- Mai, Ekkehard: GESOLEI und PRESSA: Zu Programm und Architektur rheinischen Ausstellungswesens in den zwanziger Jahren, in: Kurt Düwell / Wolfgang Köllmann (Hg.): Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, Bd. 4: Zur Geschichte von Wissenschaft, Kunst und Bildung an Rhein und Ruhr, Wuppertal 1985, S. 271-287.
- Mandel, Birgit: „Amore ist heißer als Liebe“. Das Italien-Urlaubsimage der Westdeutschen in den 50er und 60er Jahren, in: Hasso Spode (Hg.): Goldstrand und Teuto-

nengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989 (Institut für Tourismus, FU Berlin, Berichte und Materialien Nr. 15), Berlin 1996, S. 147-162.

Mandelkow, Karl Robert: Der „restaurierte“ Goethe: Klassikerrezeption in Westdeutschland nach 1945 und ihre Vorgeschichte seit 1870, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 541-550.

Mason, Timothy W.: Sozialpolitik im Dritten Reich. Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft, 2. Aufl., Opladen 1978.

Maurer, Michael (Hg.): Neue Impulse der Reiseforschung, Berlin 1999.

Ders.: Reisen interdisziplinär – ein Forschungsbericht in kulturgeschichtlicher Perspektive, in: Michael Maurer (Hg.): Neue Impulse der Reiseforschung, Berlin 1999, S. 287-411.

Mein Arbeitstag – mein Wochenende. Arbeiterinnen berichten von ihrem Alltag 1928, neu hrsg. von Alf Lüdtke, Hamburg 1991 (Erstausgabe 1930).

Menges, Günter: Wachstum und Konjunktur des deutschen Fremdenverkehrs 1913 bis 1956. Eine Analyse der langfristigen Korrelation zwischen Fremdenverkehr und anderen gesamtwirtschaftlichen Größen (Beiträge zur Fremdenverkehrsforschung, Bd. 6), Frankfurt am Main 1959.

Mertsching, Klaus: Recht auf Urlaub, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 20-24.

Mißling, Heinz E. (Hg.): Boppard. Geschichte einer Stadt am Mittelrhein, 2. Bd.: Bruno Korn: Von der Französischen Revolution bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges (1789-1945), Boppard 1994.

Mit dem Auge des Touristen. Zur Geschichte des Reisebildes. Eine Ausstellung des Kunsthistorischen Instituts der Universität Tübingen in der Kunsthalle Tübingen vom 22.8. bis 20.9.1981, Tübingen 1981.

Die Mittelrheinlande. Festschrift zum XXXVI. Deutschen Geographentag vom 2. bis 5.10.1967 in Bad Godesberg, Wiesbaden 1967.

Möser, Kurt: Geschichte des Autos, Frankfurt am Main 2002.

Mommsen, Hans / Manfred Grieger: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter, Düsseldorf 1996.

Mooser, Josef: Abschied von der „Proletarität“. Sozialstruktur und Lage der Arbeiterschaft in der Bundesrepublik in historischer Perspektive, in: Werner Conze / M. Rainer Lepsius (Hg.): Sozialgeschichte der Bundesrepublik Deutschland. Beiträge zum Kontinuitätsproblem (Industrielle Welt, Bd. 34), Stuttgart 1983, S. 143-186.

- Müllenmeister, Horst Martin: Lust auf Reisen. Anmerkungen zu Theorien des Tourismus, in: Xenja von Ertzdorff / Dieter Neukirch (Hg.): Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit (Chloe, Beihefte zum Daphnis, Bd. 13), Amsterdam, Atlanta 1992, S. 5-28.
- Napp-Zinn, Anton Felix: 100 Jahre Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, insbesondere Zerstörung und Wiederaufbau 1939-1953, Köln 1953.
- Nicholls, Anthony James: Zusammenbruch und Wiederaufbau. Die Reichsbahn während der Besatzungszeit, in: Lothar Gall / Manfred Pohl (Hg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1999, S. 246-279.
- Niemann, Harry / Armin Hermann (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart 1995.
- Nitschke, August / Gerhard A. Ritter / Detlev J.K. Peukert / Rüdiger vom Bruch (Hg.): Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne. 1880-1930, Bd. 1, Reinbek bei Hamburg 1990.
- Noelle-Neumann, Elisabeth / Thomas Petersen: „Noch immer ein besonderer Tag“. Der Sonntag im Spiegel der Demoskopie, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002, S. 50-55.
- Nohl, Günther: 1892-1972. Deutscher Bäderverband (DBV) (Ämter und Organisationen der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 42), Bonn 1972.
- North, Gottfried: Eine Revolution im Reiseverkehr – Die Schnellpost, in: Hermann Bausinger u.a. (Hg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, 2. Aufl., München 1999, S. 291-297.
- Nowack, Thilo: Freudenberg 1849-1996. Die Entwicklung eines Familienunternehmens von der Gerberei zum diversifizierten Weltkonzern, Bonn 1997 (unveröffentlichte Magisterarbeit am Historischen Seminar Bonn).
- Ders.: ...und seine Besucher, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 22-27.
- Ders.: „Das Fordern von Trinkgeld ist unbedingt verboten“. Die touristischen Verkehrsmittel, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 44-53.
- Ders.: „Licht und Bedienung wird nicht berechnet“. Hotels und Gastronomie, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 54-59.
- Oesl, Bettina: „Elegante Gegenstände verschiedenster Art...“. Andenken an den Drachenfels, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 116-125.

- Dies.: „...den künftigen Jahrhunderten ein sprechender Zeuge“. Der Drachenfels als patriotischer Ort, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 162-169.
- Oller, Franz-Josef (Hg.): Mein erstes Auto. Erinnerungen und Geschichten, Frankfurt am Main 1999.
- Otruba, Gustav: Hitlers „Tausend-Mark-Sperre“ und die Folgen für Österreichs Fremdenverkehr. 1933-1938 (Linzer Schriften zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 9), Linz 1983.
- Ott, Franzrichard: Die Not im Westgrenzgebiet, Oberstein/Nahe 1930.
- Pabst, Klaus: Der Vertrag von Versailles und der deutsche Westen, in: Kurt Düwell / Wolfgang Köllmann (Hg.): Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, Bd. 2: Von der Reichsgründung bis zur Weimarer Republik, Wuppertal 1984, S. 271-289.
- Peters, Christian: Reisen in die „heile Welt“, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 51-58.
- Peukert, Detlev J.K.: „Mit uns zieht die neue Zeit...“. Jugend zwischen Disziplinierung und Revolte, in: August Nitschke u.a. (Hg.): Jahrhundertwende. Der Aufbruch in die Moderne. 1880-1930, Bd. 1, Rheinbek bei Hamburg 1990, S. 176-202.
- Ders.: Die Weimarer Republik. Krisenjahre der Klassischen Moderne, Frankfurt am Main 1987.
- Pohl, Hans (Hg.): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886-1986 (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Beiheft 52), Stuttgart 1988.
- Ders. (Hg.): Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 87), Stuttgart 1989.
- Ders.: Die Entwicklung des Omnibusverkehrs in Deutschland bis zum Ersten Weltkrieg, in: Harry Niemann / Armin Hermann (Hg.): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten, Stuttgart 1995, S. 39-57.
- Prahl, Hans-Werner: Entwicklungsstadien des deutschen Tourismus seit 1945, in: Hasso Spode (Hg.): Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991, S. 95-108.
- Ders. / Albrecht Steinecke: Der Millionen-Urlaub. Von der Bildungsreise zur totalen Freizeit, Darmstadt, Neuwied 1979.
- Preller, Ludwig: Sozialpolitik in der Weimarer Republik, Stuttgart 1949.
- Prinz, Michael / Matthias Frese: Sozialer Wandel und politische Zäsuren seit der Zwischenkriegszeit. Methodische Probleme und Ergebnisse, in: Dies. (Hg.): Politische

Zäsuren und gesellschaftlicher Wandel im 20. Jahrhundert. Regionale und vergleichende Perspektiven, Paderborn 1996, S. 1-31.

Pudney, John: Alles inbegriffen. Die Geschichte des Hauses Cook, Stuttgart 1955.

Radermacher, Manfred: Die Entwicklung des Tourismus. vom „gemütlichen Nest“ zur „Ferienstadt mit Flair“, in: Hubertus Seibert (Hg.): Vom kurfürstlichen Ort zur großen kreisangehörigen Stadt. Die Geschichte Lahnsteins im 19. und 20. Jahrhundert, Lahnstein 1999, S. 443-472.

Reininghaus, Wilfried / Karl Teppe (Hg.): Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 29), Paderborn 1999.

Reulecke, Jürgen: Vom blauen Montag zum Arbeiterurlaub. Vorgeschichte und Entstehung des Erholungsurlaubs für Arbeiter vor dem Ersten Weltkrieg, in: Archiv für Sozialgeschichte 16, 1976, S. 205-248.

Ders.: Kommunikation durch Tourismus? Zur Geschichte des organisierten Reisens im 19. und 20. Jahrhundert, in: Hans Pohl (Hg.): Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 87), Stuttgart 1989, S. 358-378.

Reuter: Die Notlage der Kurorte im besetzten Gebiete, Ems 1921.

Der Rhein. Mythos und Realität eines europäischen Stromes, Köln 1988.

Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002.

Riemann, Angelika: Rheinlust und Reisefieber, in: Der Rhein. Mythos und Realität eines europäischen Stromes, Köln 1988, S. 203-222.

Ritschl, Albrecht: Deutschlands Krise und Konjunktur 1924 bis 1934. Binnenkonjunktur, Auslandsverschuldung und Reparationsproblem zwischen Dawes-Plan und Transfersperre (Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 2), Berlin 2002.

Ritter, Hermann: Kurorte der Rheinprovinz, in: Die Rheinprovinz. Wirtschaft und Gemeindegewirtschaft der Rheinlande. Sonderheft der Zeitschrift für Kommunalwirtschaft aus Anlass der Tausendjahrfeier, o.O. 1925, S. 46-49.

Ritzerfeld, Ulrich (Bearb.): Linz am Rhein (Rheinischer Städteatlas, Lfg. XII Nr. 64), Bonn 1996.

Ders. (Bearb.): Erpel (Rheinischer Städteatlas, Lfg. XIII Nr. 69), Bonn 1998.

Rostock, Jürgen / Franz Zadniček: Paradiesruinen. Das KdF-Seebad der Zwanzigtausend auf Rügen, 4. Aufl., Berlin 1997.

Roth, Peter / Wenzel, Günter: Der Ausländertourismus in der Bundesrepublik Deutschland. Die Entwicklung von 1950 bis 1981, Starnberg 1983.

- Ruck, Michael: Bibliographie zum Nationalsozialismus, Köln 1995.
- Ruppert, Wolfgang: Das Auto. Herrschaft über Raum und Zeit, in: Ders. (Hg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt am Main 1993, S. 119-161.
- Ders. (Hg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt am Main 1993.
- Sachse, Carola / Tilla Siegel / Hasso Spode / Wolfgang Spohn (Hg.): Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung. Herrschaftsmechanismen im Nationalsozialismus, Opladen 1982.
- Schaake, Hanns Dieter: Der Fremdenverkehr in den linksrheinischen Kleinstädten zwischen Bingen und Koblenz (Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde, Heft 31), Bonn 1971.
- Schäfke, Werner / Ingrid Bodsch (Hg.): Der Lauf des Rheines. Der Mittelrhein in illustrierten Reisebeschreibungen, Alben, Panoramen und Karten des 17. bis 19. Jahrhunderts aus den Beständen der Bibliothek und der graphischen Sammlung des Kölnischen Stadtmuseums, der stadtgeschichtlichen Bibliothek Bonn und des Stadtmuseums Bonn, Köln, Bonn 1993.
- Scherrieb, Heinz Rico: Der westeuropäische Massentourismus. Untersuchungen zum Begriff und zur Geschichte des Massentourismus insbesondere der Verhaltensweisen bundesdeutscher Urlaubsreisender, Diss., Würzburg 1975.
- Scheuch, Erwin K.: Ferien und Tourismus als neue Formen der Freizeit, in: Ders. / Meyersohn, Rolf (Hg.): Soziologie der Freizeit, Köln 1972, S. 304-317.
- Ders. / Rolf Meyersohn (Hg.): Soziologie der Freizeit, Köln 1972.
- Scheuren, Elmar: Der Berg..., in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 8-21.
- Ders.: „The Castled Crag of Drachenfels“. Lord Byrons Rheinreise und ihre Wirkungen, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 28-36.
- Ders.: „Von jetzt an wird die Gegend wundervoll...“. Rheinreise und Reiseführer, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 60-65.
- Schildt, Axel: „Mach mal Pause!“ Freie Zeit, Freizeitverhalten und Freizeit-Diskurse in der westdeutschen Wiederaufbau-Gesellschaft der 1950er Jahre, in: Archiv für Sozialgeschichte 33(1993), S. 357-406.
- Ders.: Moderne Zeiten. Freizeit, Massenmedien und „Zeitgeist“ in der Bundesrepublik der 50er Jahre (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte Bd. 31), Hamburg 1995.

- Ders.: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“. Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945-1970), in: Hasso Spode (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989 (Institut für Tourismus, FU Berlin, Berichte und Materialien Nr. 15), Berlin 1996, S. 69-85.
- Ders.: Hegemon der häuslichen Freizeit – Rundfunk in den 50er Jahren, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 458-476.
- Ders.: Materieller Wohlstand – pragmatische Politik – kulturelle Umbrüche. Die 60er Jahre in der Bundesrepublik, in: Axel Schildt u.a. (Hg.): Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Darstellungen, Bd. 37), Hamburg 2000, S. 21-53.
- Ders.: „Saturday Night Fever“. Das freie Wochenende, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002, S. 62-67.
- Ders. / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998.
- Schildt, Axel / Detlef Siegfried / Karl Christian Lammers (Hg.): Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften (Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Darstellungen, Bd. 37), Hamburg 2000.
- Schilp, Thomas (Bearb.): Bad Breisig (Rheinischer Städteatlas, Lfg. IX Nr. 48), Bonn 1989.
- Schmidt, C.E.: Verkehrswerbung, in: Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 484-520.
- Schmidt, Hans Josef: Die Eingemeindung neuer Stadtteile, in: Geschichte der Stadt Koblenz, Bd. 2: Von der französischen Stadt bis zur Gegenwart, Stuttgart 1993, S. 225-252.
- Schmidt, Hans M. / Ute Lange: Brücken über den Rhein. Konstruktionen, Verkehrswege und Wahrzeichen, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 283-312.
- Schmidt, Hans M. / Friedemann Malsch / Frank van de Schnoor (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995.
- Schmitt, Michael: „Quod vidi, pinxi“. Die Kommerzialisierung der Rheinlandschaft in der Druckgraphik des 19. Jahrhunderts, in: Werner Schäfke / Ingrid Bodsch (Hg.): Der Lauf des Rheines. Der Mittelrhein in illustrierten Reisebeschreibungen, Alben, Panoramen und Karten des 17. bis 19. Jahrhunderts aus den Beständen der Bibliothek und der graphischen Sammlung des Kölnischen Stadtmuseums, der stadthistorischen Bibliothek Bonn und des Stadtmuseums Bonn, Köln, Bonn 1993, S. 41-61.

- Schmitz, Eberhard: Industrie, Handel, Gewerbe, in: Paul Kieras (Hg.): Der Rhein-Sieg-Kreis, Stuttgart 1983, S. 305-321.
- Schmitz, Hubert: Die Bewirtschaftung der Nahrungsmittel und Verbrauchsgüter 1939-1950. Dargestellt am Beispiel der Stadt Essen, Essen 1959.
- Schnabel, Carl-Heinz: Der neuzeitliche Fremdenverkehr am Mittelrhein und seine Einwirkungen auf das Wirtschaftsleben. Eine wirtschaftshistorische Untersuchung, Diss., Köln 1925.
- Schoenbaum, David: Die braune Revolution. Eine Sozialgeschichte des Dritten Reichs, Köln, Berlin 1968.
- Schudlich, Edwin: Die Abkehr vom Normalarbeitstag. Entwicklung der Arbeitszeiten in der Industrie der Bundesrepublik seit 1945, Frankfurt am Main, New York 1987.
- Schütz, Erhard: „...Eine glückliche Zeitlosigkeit...“. Zeitreise zu den „Straßen des Führers“, in: Peter J. Brenner (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, Tübingen 1997, S. 73-99.
- Schulz, Arndt: Verschönerungs-Verein für das Siebengebirge. Der Erholungsverkehr im Naturpark Siebengebirge, in: Rheinische Heimatpflege, N.F. 1967, S. 300-307.
- Ders.: Der Erholungsverkehr in rheinische Naturparks, in: Rheinische Heimatpflege, N.F. 1967, S. 380-385.
- Schulz, Günther: „Samstags gehört Vati mir“ – Der arbeitsfreie Samstag, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002, S. 56-61.
- Schumacher, Beatrice: Ferien. Interpretationen und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890-1950, Wien u.a. 2002.
- Schumann, Kerstin: Grenzübertritte – das „deutsche“ Mittelmeer, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 33-42.
- Schyma, Angelika: Stadt Königswinter (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmäler im Rheinland, Bd. 23.5), Köln 1992.
- Seibert, Hubertus: Zusammenbruch, Besatzung und Wiederaufbau. Die Jahre 1945 bis 1965, in: Ders. (Hg.): Vom kurfürstlichen Ort zur großen kreisangehörigen Stadt. Die Geschichte Lahnsteins im 19. und 20. Jahrhundert, Lahnstein 1999, S. 202-246.
- Ders. (Hg.): Vom kurfürstlichen Ort zur großen kreisangehörigen Stadt. Die Geschichte Lahnsteins im 19. und 20. Jahrhundert, Lahnstein 1999.
- Seidel, Jörg: Die Drachenfelsbahn (Nebenbahndokumentation, Bd. 65), Nordhorn 2001.

- Senz, Ursula: Fremdenverkehr in Linz-Rhein, in: Heimat-Jahrbuch des Landkreises Neuwied 1976, S. 133f.
- Smelser, Ronald: Robert Ley. Hitlers Mann an der "Arbeitsfront". Eine Biographie, Paderborn 1989.
- Smets, Josef: Der Rhein. Deutschlands Strom, aber Frankreichs Grenze. Zur Rheinmythologie in Frankreich und in Deutschland vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte, 24 (1998), S. 7-50.
- Soénius, Ulrich S.: Mülhens, in: Neue Deutsche Biographie, Bd. 18, Berlin 1997, S. 299-303.
- Ders.: Wirtschaftsbürgertum im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Die Familie Scheidt in Kettwig. 1848-1925 (Schriften zur rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgeschichte, Bd. 40), Köln 2000.
- Sommer, Hermann: Zur Kur nach Ems. Ein Beitrag zur Geschichte der Badereise von 1830 bis 1914 (Geschichtliche Landeskunde 48), Stuttgart 1999.
- Spode, Hasso: „Der deutsche Arbeiter reist“. Massentourismus im Dritten Reich, in: Gerhard Huck (Hg.): Sozialgeschichte der Freizeit, Wuppertal 1980, S. 281-306.
- Ders.: Arbeiterurlaub im Dritten Reich, in: Carola Sachse u.a. (Hg.): Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung. Herrschaftsmechanismen im Nationalsozialismus, Opladen 1982, S. 275-328.
- Ders. (Hg.): Zur Sonne zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte (Institut für Tourismus, FU Berlin, Berichte und Materialien Nr. 11), Berlin 1991.
- Ders. (unter Mitarbeit von Albrecht Steinecke): Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ – ein Volk auf Reisen?, in: Ders. (Hg.): Zur Sonne zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991, S. 79-94.
- Ders.: Der moderne Tourismus. Grundlinien seiner Entstehung und Entwicklung vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, in: Storbeck, Dietrich (Hg.): Moderner Tourismus. Tendenzen und Aussichten (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, Bd. 17), 3. unveränd. Aufl., Trier 1992, S. 39-76.
- Ders.: Historische Tourismusforschung, in: Heinz Hahn / H. Jürgen Kagelmann (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft, München 1993, S. 27ff.
- Ders. (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989 (Institut für Tourismus, FU Berlin, Berichte und Materialien Nr. 15), Berlin 1996.
- Ders.: „Zu den Eigentümlichkeiten unserer Zeit gehört das Massenreisen“. Die Entstehung des modernen Tourismus, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Aus-

- stellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996, S. 13-19.
- Ders.: Ein Seebad für zwanzigtausend Volksgenossen. Zur Grammatik und Geschichte des fordistischen Urlaubs, in: Peter J. Brenner (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum „Dritten Reich“, Tübingen 1997, S. 7-47.
- Ders.: Zur Einführung - Wohin die Reise geht, in: Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung 1997. Schwerpunktthema: Warum reisen?, Köln 1997, S. 7-12.
- Ders.: Der Tourist, in: Ute Frevert / Heinz-Gerhard Haupt (Hg.): Der Mensch des 20. Jahrhunderts, Frankfurt am Main, New York 1999, S. 113-137.
- Ders.: Wie der Mensch zur Freizeit kam. Eine Geschichte des Freizeitverhaltens, in: Kultur & Technik III/2001, S. 31-37.
- Ders. / Albrecht Steinecke: Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ – ein Volk auf Reisen, in: Hasso Spode (Hg.): Zur Sonne, zur Freiheit! Beiträge zur Tourismusgeschichte, Berlin 1991, S. 79-94.
- Stegmans, Christoph: Die finanziellen Folgen der Rheinland- und Ruhrbesetzung 1918-1930 (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 89), Stuttgart 1999.
- Steiger, Karsten: Kooperation, Konfrontation, Untergang. Das Weimarer Tarif- und Schlichtungswesen während der Weltwirtschaftskrise und seine Vorbedingungen (Beiträge zur Unternehmensgeschichte, Bd. 5), Stuttgart 1998.
- Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Endlich Urlaub! Die Deutschen reisen (Begleitbuch zur Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), Köln 1996.
- Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002.
- Storbeck, Dietrich: Die Entwicklungsbedingungen des Tourismus in der Bundesrepublik Deutschland, in: Ders. (Hg.): Moderner Tourismus. Tendenzen und Aussichten (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 17), 3. unveränd. Aufl., Trier 1992, S. 77-118.
- Ders. (Hg.): Moderner Tourismus. Tendenzen und Aussichten (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 17), 3. unveränd. Aufl., Trier 1992.
- Stülpnagel, Alexander von: Die Verkehrsentwicklung in den Rheinlanden 1815 bis 1914 unter besonderer Berücksichtigung der Städte Köln und Duisburg. Magisterarbeit am Institut für geschichtliche Landeskunde der Rheinlande Bonn, Bonn 2000 (unveröffentlicht).
- Stürmer, Michael (Hg.): Die Weimarer Republik, 4. Aufl., Königstein/Taunus 1993.

- Südbeck, Thomas: Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 50er Jahren, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 170-187.
- Sywottek, Arnold: Wege in die 50er Jahre, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 13-39.
- Ders.: Zwei Wege in die „Konsumgesellschaft“, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 269-274.
- Tenfelde, Klaus: Die Entfaltung des Vereinswesens während der industriellen Revolution in Deutschland (1850-1873), in: Otto Dann (Hg.): Vereinswesen und bürgerliche Gesellschaft in Deutschland (Historische Zeitschrift, Beihefte, N.F. 9), München 1984, S. 55-114.
- Ders.: „Tag der Arbeitsruhe und seelischen Erhebung“. Der arbeitsfreie Sonntag, in: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Am siebten Tag. Geschichte des Sonntags (Begleitbuch zu Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, Bonn), St. Augustin 2002, S. 28-33.
- Thamer, Hans-Ulrich: Verführung und Gewalt. Deutschland 1933-1945, Berlin 1998.
- Thiess, K.: Zahlungsbilanz und Fremdenverkehr. Vortrag auf der 7. Hauptversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe am 14.12.1927 in Berlin, Düsseldorf 1928.
- Thünker, Arnold: Mit Sack und Pack und Gummiboot. Die Geschichte des Campings, Leipzig 1999.
- Tietz, Bruno: Der Tourismus. eine Analyse für die Bundesrepublik Deutschland von 1960 bis 1980, 2 Bde., Hamburg 1980.
- Treue, Wilhelm: 150 Jahre Köln-Düsseldorfer. Die Geschichte der Personenschiffahrt auf dem Rhein, Köln 1976.
- Ders.: Kölner Unternehmer im 18., 19. und 20. Jahrhundert (Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsbiographien, Bd. 12), Münster 1986.
- Ders. (Hg.): Geschichte als Aufgabe. Festschrift für Otto Büsch, Berlin 1988.
- Tümmers, Horst Johannes: Rheinromantik. Romantik und Reisen am Rhein, Köln 1968.
- Ders.: Der Rhein. Ein europäischer Fluß und seine Geschichte, München 1994.
- Ders.: Die patriotische Rheinromantik, in: Klaus Honnef u.a. (Hg.): Vom Zauber des Rheins ergriffen... Zur Entdeckung der Rheinlandschaft, München 1992, S. 91-106.

- Uebler, Georg Leonhard Emil: Die Fremdenverkehrsorganisationen in Deutschland, München 1933.
- Ulbrich, Wolfgang: Naherholung und Fremdenverkehr, in: Paul Kieras (Hg.): Der Rhein-Sieg-Kreis, Stuttgart 1983, S. 352-361.
- Veblen, Thorstein: Theorie der feinen Leute. Eine ökonomische Untersuchung der Institutionen, München 1981 (Erstausgabe New York 1899).
- Vester, Heinz-Günter: Tourismus im Lichte soziologischer Theorie. Ansätze bei Erving Goffman, Pierre Bourdieu und der World-System Theory, in: Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung, Bd. 1: Warum reisen?, Köln 1997, S. 67-85.
- Vogt, J.: Eisenbahn und Fremdenverkehr, in: Industrie- und Handelskammer Berlin (Hg.): Fremdenverkehr, Berlin 1929, S. 82-126.
- Voigt, Fritz: Verkehr, Bd. 2: Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965.
- Vollmer, Rudolf: Unkel am Rhein. Chronik einer Stadt, Unkel 1995.
- Wachler, Dietrich: Das verlängerte Wochenende in seinen Wirkungen auf Familie und Haushalt. Eine erziehungssoziologische Analyse, Düsseldorf 1972.
- Walvin, James: Leisure and Society 1830-1950, London, New York 1978.
- Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3: Von der „Deutschen Doppelrevolution“ bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1849-1914, München 1995.
- Wein, Franziska: Deutschlands Strom – Frankreichs Grenze. Geschichte und Propaganda am Rhein 1919-1930 (Düsseldorfer Schriften zur Neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens, Bd. 33), Essen 1992.
- Weiß, Hermann: Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, in: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 289-303.
- Weschenfelder, Klaus: Der Rhein im Plakat, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 239-243.
- Wenn bei Capri die rote Sonne... Die Italiensehnsucht der Deutschen im 20. Jahrhundert (Ausstellung des Badischen Landesmuseums, Karlsruhe, vom 31.5. bis 14.9.1997), bearb. v. Gabriele Kindler, Karlsruhe 1997.
- Widmann, Marion: Souvenirs, Souvenirs oder „Undines gewaltiger Vater“, in: Hans M. Schmidt u.a. (Hg.): Der Rhein. Ein europäischer Strom in Kunst und Kultur des 20. Jahrhunderts, Bonn 1995, S. 254-263.
- Wiechern, Daniela: „...hauste im Siebengebirge ein furchtbarer Drache“. Sagen rund um den Drachenfels, in: Rheinreise 2002. Der Drachenfels als romantisches Reiseziel, Bonn 2002, S. 66-73.

- Wiemer, Karl Peter: Ein Verein im Wandel der Zeit. Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz von 1906 bis 1970 (Beiträge zur Heimatpflege im Rheinland, Bd. 5), Köln 2000.
- Wilde, Alexander: Zwischen Zusammenbruch und Währungsreform. Fremdenverkehr in den westlichen Besatzungszonen, in: Hasso Spode (Hg.): Goldstrand und Teutonen grill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989 (Institut für Tourismus, FU Berlin, Berichte und Materialien Nr. 15), Berlin 1996, S. 87-103.
- Wildt, Michael: Am Beginn der „Konsumgesellschaft“. Mangelersfahrung, Lebenshaltung, Wohlstandshoffnung in Westdeutschland in den fünfziger Jahren (Forum Zeitgeschichte, Bd. 3), Hamburg 1994.
- Ders.: Privater Konsum in Westdeutschland in den 50er Jahren, in: Axel Schildt / Arnold Sywottek (Hg.): Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1998, S. 275-289.
- Winkel, Harald: Mittelrheinische Wirtschaft im Wandel der Zeit, Koblenz 1983.
- Winkler, Heinrich-August: Vom Mythos der Volksgemeinschaft, in: Archiv für Sozialgeschichte 17 (1977), S. 484-490.
- Wöhler, Karlheinz: Endlich wieder urlauben. Urlaub in den fünfziger Jahren als ein Phänomen der Moderne, in: Werner Faulstich (Hg.): Die Kultur der fünfziger Jahre, München 2002, S. 263-275.
- Wolf, Irmgard / Manfred Engelhardt: Zwischen Thron und Tyrannei. Die zwanziger Jahre in Bonn und im Rheinland, Bonn 1997.
- Wolff, Ilse: Organisationen, Verbände und Institutionen des deutschen und internationalen Fremdenverkehrs, in: Günther Haedrich u.a.: Tourismus-Management. Tourismus-Marketing und Fremdenverkehrsplanung, Berlin, New York 1983, S. 505-525.
- Ziegler, Dieter: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 127), Stuttgart 1996.
- Zimmer, Jochen (Hg.): Mit uns zieht die neue Zeit. Die Naturfreunde. Zur Geschichte eines alternativen Verbandes in der Arbeiterkulturbewegung, Köln 1984.
- Zimmer, Jochen / Wulf Erdmann (Hg.): Hundert Jahre Kampf um die freie Natur. Illustrierte Geschichte der Naturfreunde, Essen 1991.
- 50 Jahre Landesverkehrsverband Rheinland. Ein Beitrag zur Geschichte des Deutschen Fremdenverkehrs, Bad Godesberg 1954.
- 50 Jahre Straßenwesen in der Bundesrepublik Deutschland. 1949-1999. Ein Rückblick, hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 2000.

Abkürzungsverzeichnis

AFVRP	Archiv des Fremdenverkehrsverbandes Rheinland-Pfalz
AHS	Archiv des Heimatvereins Siebengebirge, Königswinter
ALDS	Archiv des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen
bzw.	beziehungsweise
DAF	Deutsche Arbeitsfront
DER	Deutsches Reisebüro
DFG	Deutsche Feriengemeinschaft
d.h.	das heißt
DM	Deutsche Mark
DZF	Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr
Gesorei	Gesellschaft für Sozialtouristik und Reisesparen
ggü.	gegenüber
HJ	Hitlerjugend
HStAD	Hauptstaatsarchiv Düsseldorf
Jg.	Jahrgang
KASb	Kreisarchiv des Rhein-Sieg-Kreises, Siegburg
KdF	Kraft durch Freude
KFZ	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
LFV	Landesfremdenverkehrsverband
LHAK	Landeshauptarchiv Koblenz
LKW	Lastkraftwagen
LVV	Landesverkehrsverband
MER	Mitteleuropäisches Reisebüro
NS	Nationalsozialismus
NSDAP	Nationalsozialistische Arbeiterpartei Deutschlands
PKW	Personenkraftwagen
RDV	Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RM	Reichsmark
SA	Sturmabteilung
Sgr.	Silbergroschen
SS	Schutzstaffel
StAB	Stadtarchiv Bonn
StAD	Stadtarchiv Düsseldorf
StAK	Stadtarchiv Köln
StAKw	Stadtarchiv Königswinter
StALahn	Stadtarchiv Lahnstein
StALinz	Stadtarchiv Linz
Thlr.	Thaler
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VSWG	Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
z.B.	zum Beispiel

Verzeichnis der Tabellen und Diagramme

Tabellen im Text:

Tabelle		Seite
I	Fahrtpreise der Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft um 1849	18
II	Eisenbahnkilometer im Deutschen Reich (in der Rheinprovinz) bis zum Ersten Weltkrieg	20
III	Gemeldete Übernachtungsgäste in Köln 1922 bis 1924	80
IV	Reisebüros in Deutschland 1907-1939	102
V	In Deutschland gemeldete Kraftfahrzeuge 1924-1929	106
VI	Fremdenübernachtungen in Deutschland insgesamt 1934-1939 (in Mio.)	154
VII	Der saisonale Verlauf – Übernachtungen in Köln, Koblenz und Königswinter 1938 (Anteil des Monats am gesamten Jahr)	155
VIII	Der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland 1933-1938	157
IX	Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft 1934-1940	160
X	Die Personen-Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft 1938 bis 1943	170
XIa	Camping im Mittelrheintal 1959-1969: Übernachtungszahlen und Fremdenmeldungen (Sommerhalbjahr)	248
XIb	Camping im Mittelrheintal 1959-1969 – Deutsche und Ausländer (Sommerhalbjahr)	248
XIc	Camping im Mittelrheintal 1959-1969 – durchschnittliche Aufenthaltsdauer (Sommerhalbjahr)	248

Tabellen im Anhang:

Tabelle		Seite
AI	Die Beförderungszahlen der Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaften von ihren Anfängen bis 1897	303
AII	Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer 1899 bis 1914	304
AIII	Fremdenliste Königswinter vom 22. September 1867	305
AIVa	Der Fremdenverkehr in Köln 1929/30 bis 1939/40	307
AIVb	Der Fremdenverkehr in Königswinter 1929/30 bis 1939/40	307
AIVc	Der Fremdenverkehr in Koblenz 1929/30 bis 1939/40	308
AIVd	Fremdenmeldungen in Andernach, Boppard, Rudesheim und St. Goar 1929/30 bis 1939/40	308
AVa	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 einschließlich der Kurorte und Bonn und Koblenz (31 Orte)	309
AVb	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 ohne die Kurorte und Bonn und Koblenz (20 Orte)	310
AVc	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 in den Orten mit Kurbetrieb (10 Orte)	310
AVIa	Übernachtungsquote im Rheintal (gesamt) 1951 bis 1961	311
AVIb	Übernachtungsquote im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz	311

	1951 bis 1961	
AVIc	Übernachtungsquote im Rheintal in den Orten mit Kurbetrieb 1951 bis 1961	311
AVId	Übernachtungsquote in Bonn und Koblenz 1951 bis 1961	311
AVIIa	Anteil ausländischer Gäste im Rheintal (gesamt) 1951 bis 1961	312
AVIIb	Anteil ausländischer Gäste im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1951 bis 1961	312
AVIIc	Anteil ausländischer Gäste im Rheintal in den Orten mit Kurbetrieb 1951 bis 1961	312
AVIIId	Anteil ausländischer Gäste im Rheintal in Bonn und Koblenz 1951 bis 1961	312
AVIIIa	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 einschließlich der Kurorte und Bonn und Koblenz (28 Orte)	313
AVIIIb	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 ohne die Kurorte und Bonn und Koblenz (18 Orte)	314
AVIIIc	Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 in den Orten mit Kurbetrieb (8 Orte)	314
AIXa	Übernachtungsquote im Rheintal (gesamt) 1958 bis 1968	315
AIXb	Übernachtungsquote im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1958 bis 1968	315
AIXc	Übernachtungsquote in den Orten mit Kurbetrieb 1958 bis 1968	315
AIXd	Übernachtungsquote in Bonn und Koblenz 1958 bis 1968	315
AXa	Anteil ausländischer Gäste im Rheintal (gesamt) 1958 bis 1968	316
AXb	Anteil ausländischer Gäste ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1958 bis 1968	316
AXc	Anteil ausländischer Gäste in den Orten mit Kurbetrieb 1958 bis 1968	316
AXd	Anteil ausländischer Gäste in Bonn und Koblenz 1958 bis 1968	316

Diagramme im Anhang:

Diagramm		Seite
I	1951-1961: Übernachtungen und Meldeziffern in den Fremdenverkehrsgemeinden	317
II	1951-1961: gemeldete Gäste in den Fremdenverkehrsgemeinden (Deutsche, Ausländer)	318
III	1951-1961: Übernachtungen in den Fremdenverkehrsgemeinden (Deutsche, Ausländer)	319
IV	1958-1968: Übernachtungen und Meldeziffern in den Fremdenverkehrsgemeinden	320
V	1958-1968: gemeldete Gäste in den Fremdenverkehrsgemeinden (Deutsche, Ausländer)	321
VI	1958-1968: Übernachtungen in den Fremdenverkehrsgemeinden (Deutsche, Ausländer)	322

Tabelle AI: Die Beförderungszahlen der Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaften von ihren Anfängen bis 1897*

	Fahrgäste der Kölner Gesellschaft	Fahrgäste der Düsseldorfer Gesellschaft
1827	18.851	k.A.
1828	33.579	k.A.
1829	43.169	k.A.
1830	52.580	k.A.
1831	60.105	k.A.
1832	71.572	k.A.
1833	97.971	k.A.
1834	114.003	k.A.
1835	113.447	k.A.
1836	136.961	k.A.
1837	153.391	k.A.
1838	211.391	81.082
1839	323.903	114.966
1840	460.946	152.347
1841	538.201	182.723
1842	567.809	228.677
1843	619.987	197.249
1844	573.109	184.002
1845	580.520	231.380
1846	573.309	231.528
1847	474.198	210.537
1848	440.266	185.338
1849	444.287	214.966
1850	515.975	239.575
1851	560.704	238.165
1852	601.982	305.259
1853	586.977	343.805
1854	464.356	415.586
1855	428.644	421.554
1856	504.170	500.875
1857	517.934	507.630
1858	544.439	539.527
1859	574.495	595.930
1860	598.751	596.485
1861	691.193	k.A.

1862	513.250	k.A.
1863	536.142	k.A.
1864	475.419	k.A.
1865	499.462	503.109
1866	421.692	k.A.
1867	567.153	568.358
1868	k.A.	k.A.
1869	k.A.	k.A.
1870	k.A.	k.A.
1871	502.997	k.A.
1872	525.100	k.A.
1873	509.500	k.A.
1874	441.470	k.A.
1875	449.012	k.A.
1876	398.221	k.A.
1877	402.330	k.A.
1878	425.460	k.A.
1879	418.961	k.A.
1880	449.449	k.A.
1881	k.A.	k.A.
1882	k.A.	k.A.
1883	k.A.	k.A.
1884	531.783	k.A.
1885	567.357	k.A.
1886	k.A.	k.A.
1887	k.A.	k.A.
1888	551.837	k.A.
1889	k.A.	k.A.
1890	586.177	k.A.
[...]	k.A.	k.A.
1895	613.129	k.A.
1896	k.A.	k.A.
1897	658.539	k.A.

* Angaben nach: Schnabel, Fremdenverkehr, S. 19f.

Tabelle AII: Beförderungszahlen der Köln-Düsseldorfer 1899 bis 1914*

Jahr	Personen
1899	1.374.233
1900	1.484.034
1901	1.513.507
1902	1.625.400
1903	1.710.848
1904	1.756.149
1905	1.963.658
1906	2.060.639
1907	1.548.279
1908	1.691.801
1909	1.674.206
1910	1.944.445
1911	1.976.187
1912	1.689.339
1913	1.921.749
1914	1.152.665

* Angaben nach: Schnabel, Fremdenverkehr, S. 25.

Tabelle AIII: Fremdenliste Königswinter vom 22. September 1867*

Herr/Frau	mit Frau	mit Familie	Name	Hotel	Beruf	Herkunftsort	Herkunftsland
Herr			Bornefeld	Europäischer Hof	Kaufmann	Gladbach	Deutschland
Herr	ja	ja	Grimmertz	Europäischer Hof	Rentner	Lippe	Deutschland
Herr			Jacques	Düsseldorfer Hof	Kaufmann	Düsseldorf	Deutschland
Frau			Fettweis	Düsseldorfer Hof		Düsseldorf	Deutschland
Herr			Schröder	Europäischer Hof	Kaufmann	Gumbinnen	Deutschland
Herr			Schmidt	Europäischer Hof	Obersekretär	Mühlheim a.d. Ruhr	Deutschland
Herr	ja	ja	Dumont	Düsseldorfer Hof		Cöln	Deutschland
Herr			Breuel	Europäischer Hof	Kaufmann	Gladbach	Deutschland
Herr	ja		Berger	Berliner Hof	Particular	Cöln	Deutschland
Herr	ja		Voß	Europäischer Hof	Ingenieur	"Schlesien"	Deutschland
Herr			Weyer	Europäischer Hof	Baumeister	Cöln	Deutschland
Herr	ja	ja	Bönninger	Berliner Hof	Fabrikant	Duisburg	Deutschland
Herr			Mentes	Europäischer Hof	Ober-Baurath	Lüdinghausen	Deutschland
Frau			Blane	Remigius Schmitz		Düsseldorf	Deutschland
Herr			Wettschöpper	Europäischer Hof	Justizrath	"Holstein"	Deutschland
Herr	ja		Wulf	Europäischer Hof	Kaufmann	Hamburg	Deutschland
Herr		ja	Siebel	Berliner Hof	Kaufmann	Eibelfeld	Deutschland
Herr	ja	ja	Arn. Bönninger	Berliner Hof	Fabrikant	Duisburg	Deutschland
Herr	ja	ja	Schuchardt	Berliner Hof	Kaufmann	Barmen	Deutschland
Frau			Hoster	Berliner Hof	Rentnerin	Barmen	Deutschland
Herr	ja	ja	Kohlstedt	Berliner Hof	Kaufmann	Hamburg	Deutschland
Herr			Kamp	Berliner Hof	Rentner	Eibelfeld	Deutschland
Frau			Boisseree	Düsseldorfer Hof		Cöln	Deutschland
Frau			Huns	Berliner Hof	Rentnerin	Aachen	Deutschland
Herr			Morsbach	Europäischer Hof	Offizier	Berlin	Deutschland
Frau	ja	ja	Heymendahl	Berliner Hof		Eibelfeld	Deutschland
Frau	ja	ja	Ostermann	Berliner Hof		Eibelfeld	Deutschland
Herr		ja	Carstanjen	Berliner Hof	Kaufmann	Cöln	Deutschland
Herr			Lohmann	Berliner Hof	Rentner	Eibelfeld	Deutschland
Frau	ja	ja	Pieper	Berliner Hof		Eibelfeld	Deutschland
Herr	ja		Breedt	Berliner Hof	Rittergutsbesitzer	Posen	Deutschland
Frau			Hermes	Berliner Hof	Rentnerin	Crefeld	Deutschland
Herr		ja	Settels	Europäischer Hof	Kaufmann	Cöln	Deutschland
Herr			Elbers	Hotel Drachenfels	Particular	Barmen	Deutschland
Herr			Thieme	Europäischer Hof	Kaufmann	Düsseldorf	Deutschland

Herr/Frau	mit Frau	mit Familie	Name	Hotel	Beruf	Herkunftsort	Herkunftsland
Herr			Schwarz	Hotel Drachenfels	Kaufmann	Cöln	Deutschland
Herr			Bauer	Hotel Drachenfels	Amtmann	Fürstenwalde	Deutschland
Herr			Seegers	Hotel Drachenfels	Buchhalter	Hamburg	Deutschland
Frau		ja	Biesser	Hotel zur Post		Cöln	Deutschland
Frau			Tillmann	Hotel zur Post		Cöln	Deutschland
Herr		ja	Steinicker	Hotel zur Post		Düsseldorf	Deutschland
Frau			Hastock	Hotel zur Post		Cöln	Deutschland
Frau		ja	Klein	Hotel Drachenfels		Bonn	Deutschland
Herr			Bungarten	Hotel zur Post		Cöln	Deutschland
Herr			Wachter	Europäischer Hof	Zahlmeister	Paderborn	Deutschland
Frau			Hardtmuth	Europäischer Hof		Eckrath	Deutschland
Herr			Prinz	Europäischer Hof	Kaufmann	Düsseldorf	Deutschland
Herr	ja		Rupp	Remigius Schmitz		München	Deutschland
Frau			Kern	Remigius Schmitz		Aachen	Deutschland
Herr			Steisensand	Remigius Schmitz		Düsseldorf	Deutschland
Herr			Otto	Europäischer Hof	Chemiker	Mülheim	Deutschland
Frau			Dreßen	Europäischer Hof		Münster	Deutschland
Herr			Anderchs	Europäischer Hof	Maler	Berlin	Deutschland
Herr			Coohn-Abbes	Europäischer Hof	Kaufmann	"England"	England
Herr			Olivier	Berliner Hof	Rentner	Paris	Frankreich
Herr			Olivier	Berliner Hof	Rentner	Paris	Frankreich
Herr			Freiherr von Polltosky	Europäischer Hof	Rentner	Paris	Frankreich
Herr			Perillo	Berliner Hof	Rentner	Paris	Frankreich
Herr			Schardt	Berliner Hof	Obristleutnant	Paris	Frankreich
Herr		ja	von Born	Berliner Hof	Obristleutnant	Sienna	Italien
Herr		ja	Hehn	Hotel Drachenfels	Gutsbesitzer	Livland	Livland
Frau			Bordes	Berliner Hof		Utrecht	Niederlande
Herr		ja	van Käfften	Berliner Hof	Particular	"Holland"	Niederlande
Frau			Hont	Europäischer Hof	Rentnerin	Wien	Österreich
Herr			Mayerder	Europäischer Hof	Rentner	Wien	Österreich
Herr			Zweelsamen	Europäischer Hof	Rentner	Wien	Österreich
Frau			Praen	Europäischer Hof	Rentnerin	Wien	Österreich
Herr			van Swiming	Europäischer Hof	Particular	"Rußland"	Russland
Herr			Eysen	Europäischer Hof	Manufactur	Huddersuld	Skandinavien
Herr			Schöfuld	Europäischer Hof	Manufactur	Huddersuld	Skandinavien
Frau			Gräfin de Heiwils	Europäischer Hof		Constantinopel	Türkei

* Entnommen: Beilage zum Echo des Siebengebirges, in: AHS, Mappe 10 (Fremdenverkehr, Gastwirtsgewerbe).

Tabelle AIVa: Der Fremdenverkehr in Köln 1929/30 bis 1939/40 (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	Fremdenmeldungen gesamt	davon Deutsche	davon Ausländer	Anteil der Ausländer
1929/30	523.954	397.887	126.067	24,06%
1930/31	540.032 (+3,1%)	412.573 (+3,69%)	127.459 (+1,1%)	23,6%
1931/32	349.983 (-35,2%)	263.148 (-36,22%)	86.835 (-31,9%)	24,81%
1932/33	314.128 (-10,2%)	240.917 (-8,45%)	73.211 (-15,7%)	23,31%
1933/34	312.101 (-0,7%)	254.762 (+5,75%)	57.339 (-21,7%)	18,37%
1934/35	388.743 (+24,6%)	302.219 (+18,63%)	86.524 (+50,9%)	22,26%
1935/36	410.831 (+5,7%)	320.899 (+6,18%)	89.932 (+3,9%)	21,89%
1936/37	495.927 (+20,7%)	342.322 (+6,68%)	153.605 (+70,8%)	30,97%
1937/38	529.312 (+6,7%)	364.451 (+6,46%)	164.861 (+7,3%)	31,15%
1938/39	501.748 (-5,2%)	392.863 (+7,8%)	108.885 (-34%)	21,7%
1939/40	470.466 (-6,2%)	423.168 (+7,71%)	47.298 (-56,6%)	10,05%

* Zahlen zusammengestellt nach: Böttcher, Fremdenverkehr, Anhang VIa und IX; eigene Berechnungen.

Tabelle AIVb: Der Fremdenverkehr in Königswinter 1929/30 bis 1939/40 (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	Fremdenmeldungen gesamt	davon Deutsche	davon Ausländer	Anteil der Ausländer
1929/30	50.388	40.024	10.364	20,57%
1930/31	44.724 (-11,2%)	35.483 (-11,35%)	9.241 (-10,8%)	20,66%
1931/32	43.176 (-3,5%)	31.954 (-9,95%)	11.222 (+21,4%)	25,99%
1932/33	40.701 (-5,7%)	30.254 (-5,32%)	10.447 (-6,9%)	25,67%
1933/34	38.741 (-4,8%)	29.941 (-1,04%)	8.800 (-15,8%)	22,72%
1934/35	43.739 (+12,9%)	31.625 (+5,62%)	12.114 (+37,7%)	27,7%
1935/36	39.506 (-9,8%)	29.001 (-8,3%)	10.505 (-13,3%)	26,59%
1936/37	39.762 (+0,7%)	28.481 (-1,79%)	11.281 (+7,4%)	28,37%
1937/38	38.832 (-2,3%)	28.832 (+1,23%)	10.000 (-11,4%)	25,75%
1938/39	39.452 (+1,6%)	32.456 (+12,57%)	6.996 (-30%)	17,73%
1939/40	30.446 (-22,8%)	27.507 (-15,25%)	2.939 (-58%)	9,65%

* Zahlen zusammengestellt nach: Böttcher, Fremdenverkehr, Anhang VIb und IX; eigene Berechnungen.

Tabelle AIVc: Der Fremdenverkehr in Koblenz 1929/30 bis 1939/40 (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	Fremdenmeldungen gesamt	davon Deutsche	davon Ausländer	Anteil der Ausländer
1929/30	171.772	147.563	24.209	14,09%
1930/31	213.341 (+24,2%)	189.340 (+28,31%)	24.001 (-0,9%)	11,25%
1931/32	145.454 (-31,8%)	122.305 (-35,41%)	23.149 (-3,6%)	15,92%
1932/33	107.342 (-26,2%)	88.206 (-27,88%)	19.136 (-17,3%)	17,83%
1933/34	113.089 (+5,4%)	99.689 (+13,02%)	13.400 (-30%)	11,85%
1934/35	128.831 (+13,9%)	107.076 (+7,41%)	21.755 (+62,4%)	16,89%
1935/36	132.405 (+2,8%)	102.824 (-3,97%)	29.581 (+36%)	22,34%
1936/37	142.699 (+7,8%)	98.530 (-4,18%)	44.169 (+49,3%)	30,95%
1937/38	157.401 (+10,3%)	105.315 (+6,89%)	52.086 (+17,9%)	33,09%
1938/39	157.834 (+0,3%)	121.056 (+14,95%)	36.778 (-29,4%)	23,3%
1939/40	135.964 (-13,9%)	118.156 (-2,4%)	17.808 (-51,6%)	13,1%

* Zahlen zusammengestellt nach: Böttcher, Fremdenverkehr, Anhang VIb und IX; eigene Berechnungen.

Tabelle AIVd: Fremdenmeldungen in Andernach, Boppard, Rüdesheim und St. Goar 1929/30 bis 1939/40 (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	Andernach	Boppard	Rüdesheim	St. Goar
1929/30	8.150	12.716	55.107	9.067
1930/31	k.A.	24.003 (+88,76%)	74.195 (+34,64%)	11.941 (+31,7%)
1931/32	19.244	12.436 (-48,19%)	34.234 (-53,86%)	7.771 (-34,92%)
1932/33	26.280 (+36,56%)	12.020 (-3,35%)	31.628 (-7,61%)	7.061 (-9,14%)
1933/34	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
1934/35	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
1935/36	12.671	20.564	53.383	13.000
1936/37	15.390 (+21,46%)	30.751 (+49,54%)	53.601 (+0,41%)	14.037 (+7,98%)
1937/38	17.779 (+15,52%)	31.189 (1,42%)	84.097 (+56,9%)	13.734 (-2,16%)
1938/39	15.522 (-12,7%)	27.173 (-12,88%)	72.927 (-13,28%)	15.054 (+9,61%)
1939/40	13.363 (-13,91%)	23.996 (-11,69%)	61.437 (-15,76%)	5.034 (-66,56%)

* Zahlen zusammengestellt nach: Böttcher, Fremdenverkehr, Anhang VIb und IX; eigene Berechnungen.

Tabelle AVa: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 einschließlich der Kurorte und Bonn und Koblenz, 32 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr) *

	gemeldete Fremde gesamt	Übernachtungen gesamt	gemeldete Deutsche	Übernachtungen Deutsche	gemeldete Ausländer	Übernachtungen Ausländer
1951	387.801	855.375	295.032	709.614	92.769	145.761
1952	422.257 (+8,89%)	952.468 (+11,35%)	301.960 (+2,35%)	764.211 (+7,69%)	120.297 (+29,67%)	188.257 (+29,16%)
1953	501.087 (+18,67%)	1.081.997 (+13,6%)	339.437 (+12,41%)	815.382 (+6,7%)	161.650 (+34,38%)	266.615 (+41,62%)
1954	539.303 (+7,63%)	1.164.590 (+7,63%)	336.718 (-0,8%)	813.401 (-0,24%)	202.585 (+25,32%)	351.189 (+31,72%)
1955	592.722 (+9,91%)	1.290.722 (+10,83%)	357.280 (+6,11%)	892.319 (+9,7%)	235.442 (+16,22%)	398.403 (+13,44%)
1956	614.081 (+3,6%)	1.389.770 (+7,67%)	373.465 (+4,53%)	956.798 (+7,23%)	240.616 (+2,2%)	432.972 (+8,68%)
1957	636.189 (+3,6%)	1.505.255 (+8,31%)	380.718 (+1,94%)	1.031.898 (+7,85%)	255.471 (+6,17%)	473.357 (+9,33%)
1958	652.076 (+2,5%)	1.589.941 (+5,63%)	389.282 (+2,25%)	1.111.781 (+7,74%)	262.794 (+2,87%)	478.160 (+1,02%)
1959	662.321 (+1,57%)	1.630.778 (+2,57%)	399.462 (+2,62%)	1.126.691 (+1,34%)	262.859 (+0,03%)	504.087 (+5,42%)
1960	674.903 (+1,9%)	1.648.871 (+1,11%)	403.651 (+1,05%)	1.148.983 (+1,98%)	271.252 (+3,19%)	499.888 (-0,83%)
1961	671.573 (-0,49%)	1.719.642 (+4,29%)	431.657 (+6,94%)	1.252.966 (+9,05%)	239.916 (-11,55%)	466.676 (-6,64%)

*

Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach:

Statistisches Bundesamt (Hg.): Der Fremdenverkehr 1951 bis 1957, Stuttgart 1960.

Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (Hg.): Statistische Informationen. Statistik des Fremdenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, Sommerhalbjahr 1958-1973, Düsseldorf 1959-1974.

Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (Hg.): Statistische Informationen. Statistik des Fremdenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, Winterhalbjahr 1958/59-1973/74, Düsseldorf 1959-1974.

Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Sommerhalbjahr 1951-1969, Bad Ems 1952-1970.

Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Winterhalbjahr 1951/52-1969/70, Bad Ems 1952-1970.

Zugrundegelegt sind die Zahlen der Orte: Andernach, Bacharach, Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Hönningen, Bad Salzig, Bendorf, Bingen, Bonn, Boppard, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Koblenz, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederheimbach, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Remagen, Rhens, Sinzig, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen, Unkel, Vallendar.

Tabelle AVb: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 ohne die Kurorte und Bonn und Koblenz, 21 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	gemeldete Fremde ges.	Übern. ges.	gemeldete Deutsche	Übern. Deutsche	gemeldete Ausländer	Übern. Ausländer
1951	206.532	383.036	157.003	307.595	49.529	75.441
1952	213.743 (+3,49%)	423.991 (+10,69%)	156.172 (-0,53%)	333.033 (+8,27%)	57.571 (+16,24%)	90.958 (+20,57%)
1953	237.431 (+11,08%)	443.291 (+4,55%)	163.868 (+4,93%)	325.817 (-2,17%)	73.563 (+27,78%)	117.474 (+29,15%)
1954	257.693 (+8,53%)	485.456 (+9,51%)	163.562 (-0,19%)	323.541 (-0,7%)	94.131 (+27,96%)	161.915 (+37,83%)
1955	278.539 (+8,09%)	551.642 (+13,63%)	168.336 (+2,92%)	365.857 (+13,08%)	110.203 (+17,07%)	185.785 (+14,74%)
1956	277.142 (-0,5%)	590.419 (+7,03%)	167.476 (-0,51%)	396.048 (+8,25%)	109.666 (-0,49%)	194.371 (+4,62%)
1957	287.188 (+3,63%)	643.367 (+8,97%)	173.310 (+3,48%)	434.359 (+9,67%)	113.878 (+3,84%)	209.008 (+7,53%)
1958	284.727 (-0,86%)	649.533 (+0,96%)	164.973 (-4,81%)	425.918 (-1,94%)	119.754 (+5,16%)	223.615 (+6,99%)
1959	299.318 (+5,13%)	662.122 (+1,94%)	177.610 (+7,66%)	424.838 (-0,25%)	121.708 (+1,63%)	237.284 (+6,11%)
1960	289.296 (-3,35%)	645.557 (-2,5%)	175.505 (-1,19%)	427.037 (+0,52%)	113.791 (-6,51%)	218.520 (-7,91%)
1961	263.954 (-8,76%)	629.556 (-2,48%)	165.517 (-5,69%)	435.845 (+2,06%)	98.437 (-13,49%)	193.711 (-11,35%)

* Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVa.
Zugrundegelegt sind die Zahlen der Orte: Andernach, Bacharach, Bendorf, Bingen, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederheimbach, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Rhens, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen.

Tabelle AVc: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1951 bis 1961 in den Orten mit Kurbetrieb, 9 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	gemeldete Fremde ges.	Übern. ges.	gemeldete Deutsche	Übern. Deutsche	gemeldete Ausländer	Übern. Ausländer
1951	80.784	314.892	66.520	286.685	14.264	28.207
1952	95.771 (+18,55%)	363.149 (+15,33%)	73.887 (+11,08%)	320.122 (+11,66%)	21.884 (+53,42%)	43.027 (+52,54%)
1953	127.938 (+33,59%)	439.316 (+20,97%)	95.167 (+28,8%)	364.600 (+13,89%)	32.771 (+49,75%)	74.716 (+73,65%)
1954	133.866 (+4,63%)	455.901 (+3,78%)	94.414 (-0,79%)	367.685 (+0,85%)	39.452 (+20,39%)	88.216 (+18,07%)
1955	144.751 (+8,13%)	497.190 (+9,06%)	100.061 (+5,98%)	390.454 (+6,19%)	44.690 (+13,28%)	106.736 (+20,99%)
1956	155.979 (+7,76%)	532.774 (+7,16%)	108.806 (+8,74%)	406.481 (+4,11%)	47.173 (+5,56%)	126.293 (+18,32%)
1957	156.947 (+0,62%)	574.317 (+7,8%)	110.704 (+1,74%)	442.513 (+8,86%)	46.243 (-1,97%)	131.804 (+4,36%)
1958	169.092 (+7,74%)	624.902 (+8,81%)	123.735 (+11,77%)	507.574 (+14,7%)	45.357 (-1,92%)	117.328 (-10,98%)
1959	159.644 (-5,59%)	645.899 (+3,36%)	116.008 (+6,25%)	520.065 (+2,46%)	43.636 (-3,79%)	125.834 (+7,25%)
1960	172.525 (+8,07%)	679.678 (+5,23%)	126.181 (+8,77%)	555.840 (+6,88%)	46.344 (+6,21%)	123.838 (-1,59%)
1961	187.835 (+8,87%)	752.974 (+10,78%)	143.780 (+13,95%)	621.257 (+11,77%)	44.055 (-4,94%)	131.717 (+6,36%)

* Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVa.
Zugrundegelegt sind die Zahlen der Orte: Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Hönningen, Bad Salzig, Boppard, Remagen, Sinzig, Unkel, Vallendar.

Tabelle AVIa: Übernachtungsquote im Rheintal, gesamt, 1951 bis 1961*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Deutsche	2,41	2,53	2,4	2,42	2,5	2,57	2,71	2,86	2,82	2,85	2,9	2,63
Ausländer	1,57	1,57	1,65	1,73	1,69	1,8	1,85	1,82	1,92	1,84	1,95	1,76

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVa.

Tabelle AVIb: Übernachtungsquote im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1951 bis 1961*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Deutsche	1,96	2,13	1,99	1,98	2,17	2,37	2,51	2,58	2,39	2,43	2,63	2,29
Ausländer	1,52	1,58	1,6	1,72	1,66	1,77	1,84	1,87	1,95	1,92	1,97	1,77

* Eigene Berechnung nach: AVb.

Tabelle AVIc: Übernachtungsquote in den Orten mit Kurbetrieb 1951 bis 1961*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Deutsche	4,31	4,33	3,83	3,89	3,9	3,74	4	4,1	4,48	4,41	4,32	4,12
Ausländer	1,98	1,97	2,28	2,24	2,39	2,68	2,85	2,59	2,88	2,67	2,99	2,5

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVc.

Tabelle AVId: Übernachtungsquote in Bonn und Koblenz 1951 bis 1961*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Deutsche, Bonn	1,71	1,79	1,79	1,86	1,79	1,87	1,91	2,11	2,03	1,84	1,83	1,87
Deutsche, Koblenz	1,48	1,26	1,31	1,27	1,31	1,35	1,36	1,5	1,48	1,46	1,42	1,38
Ausländer, Bonn	1,68	1,56	1,54	1,99	1,59	1,55	1,67	1,63	1,75	1,77	1,73	1,68
Ausländer, Koblenz	1,32	1,22	1,25	1,23	1,2	1,25	1,24	1,28	1,31	1,26	1,29	1,26

* Eigene Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVa.

Tabelle AVIIa: Anteil ausländischer Gäste im Rheintal, gesamt, 1951 bis 1961 (in %)*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Übernachtungen	17,04	19,77	24,64	30,16	30,87	31,15	31,45	30,07	30,91	30,32	27,14	27,59
Meldungen	23,92	28,49	32,26	37,56	39,72	39,18	40,16	40,3	36,85	40,19	35,73	36,11

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVa.

Tabelle AVIIb: Anteil ausländischer Gäste im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1951 bis 1961 (in %)*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Übernachtungen	19,7	21,45	26,5	33,35	33,68	32,92	32,49	34,43	35,84	33,85	30,77	30,45
Meldungen	23,98	26,94	30,98	36,53	39,57	39,57	39,65	42,06	40,66	39,33	37,29	36,05

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVb.

Tabelle AVIIc: Anteil ausländischer Gäste in den Orten mit Kurbetrieb 1951 bis 1961 (in %)*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Übernachtungen	8,96	11,85	17,01	19,35	21,47	23,7	22,95	18,78	19,48	18,22	17,49	18,12
Meldungen	17,66	22,85	25,61	29,47	30,87	30,24	29,46	26,82	27,33	26,86	23,45	26,42

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVc.

Tabelle AVIIId: Anteil ausländischer Gäste in Bonn und Koblenz 1951 bis 1961 (in %)*

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Ø
Übernachtungen Bonn	19,95	22,73	27,62	38,33	33,94	33,01	39,86	37,63	36,58	41,61	37,87	33,56
Übernachtungen Koblenz	35,66	44,85	47,5	52,26	52,15	49,96	51,71	49,03	49,62	54,35	45,57	48,42
Meldungen Bonn	20,21	25,25	30,69	36,85	36,54	37,33	43,06	43,76	40,13	42,53	39,2	35,96
Meldungen Koblenz	38,26	45,59	48,66	53,2	54,36	51,99	53,91	53,06	52,69	57,88	47,87	50,68

* Eigene Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVa.

Tabelle AVIIIa: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 einschließlich der Kurorte und Bonn und Koblenz, 28 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	gemeldete Fremde ges.	Übern. ges.	gemeldete Deutsche	Übern. Deutsche	gemeldete Ausländer	Übern. Ausländer
1958	603.575	1.494.689	359.531	1.046.638	244.044	448.051
1959	609.734 (+1,02%)	1.530.067 (+2,37%)	363.094 (+0,99%)	1.056.091 (+0,9%)	246.640 (+1,06%)	473.976 (+5,79%)
1960	626.809 (+2,8%)	1.553.054 (+1,5%)	369.411 (+1,74%)	1.078.401 (+2,11%)	257.398 (+4,36%)	474.653 (+0,14%)
1961	625.469 (-0,21%)	1.631.051 (+5,02%)	397.111 (+7,5%)	1.183.812 (+9,77%)	228.358 (-11,28%)	447.239 (-5,78%)
1962	637.023 (+1,85%)	1.650.844 (+1,21%)	411.241 (+3,56%)	1.206.946 (+1,95%)	225.782 (-1,13%)	443.898 (-0,75%)
1963	643.416 (+1%)	1.696.658 (+2,78%)	410.972 (-0,07%)	1.243.779 (+3,05%)	232444 (+2,95%)	452.879 (+2,02%)
1964	637.047 (-0,99%)	1.663.962 (-1,93%)	404.465 (-1,58%)	1.207.807 (-2,89%)	232.582 (+0,06%)	456.155 (+0,72%)
1965	667.144 (+4,72%)	1.705.070 (+2,47%)	432.827 (+7,01%)	1.259.833 (+4,31%)	234.317 (+0,75%)	445.237 (-2,39%)
1966	641.549 (-3,84%)	1.719.680 (+0,86%)	406.174 (-6,16%)	1.262.433 (+0,21%)	227.535 (-2,89%)	442.550 (-0,6%)
1967	661.165 (+3,06%)	1.720.845 (+0,07%)	424.182 (+4,43%)	1.256.752 (-0,45%)	232.505 (+2,18%)	458.096 (+3,51%)
1968	648.853 (-1,86%)	1.702.397 (-1,07%)	404.987 (-4,53%)	1.210.432 (-3,69%)	243.866 (+4,89%)	491.965 (+7,39%)

*

Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach:

Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (Hg.): Statistische Informationen. Statistik des Fremdenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, Sommerhalbjahr 1958-1973, Düsseldorf 1959-1974.

Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen (Hg.): Statistische Informationen. Statistik des Fremdenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, Winterhalbjahr 1958/59-1973/74, Düsseldorf 1959-1974.

Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Sommerhalbjahr 1951-1969, Bad Ems 1952-1970.

Statistische Berichte des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz: Der Fremdenverkehr in Rheinland-Pfalz im Winterhalbjahr 1951/52-1969/70, Bad Ems 1952-1970.

Zugrundegelegt sind die Daten der Orte: Andernach, Bacharach, Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Hönningen, Bad Salzig, Bendorf, Bonn, Boppard, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Koblenz, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederbreisig, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Remagen, Rhens, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtingshausen, Unkel.

Tabelle AVIIIb: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 ohne die Kurorte und Bonn und Koblenz, 18 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	gemeldete Fremde ges.	Übern. ges.	gemeldete Deutsche	Übern. Deutsche	gemeldete Ausländer	Übern. Ausländer
1958	242.134	564.361	139.398	368.055	102.736	196.306
1959	252.556 (+4,3%)	571.416 (+1,25%)	145.123 (+4,11%)	360.794 (-1,97%)	107.433 (+4,57%)	210.622 (+7,29%)
1960	247.484 (-2,01%)	559.336 (-2,11%)	145.344 (+0,15%)	362.882 (+0,58%)	102.140 (-4,93%)	196.454 (-6,73%)
1961	224.287 (-9,37%)	551.523 (-1,4%)	135.594 (-6,71%)	373.945 (+3,05%)	88.693 (-13,17%)	177.578 (-9,61%)
1962	231.929 (+3,41%)	556.657 (+0,93%)	140.733 (+3,79%)	371.619 (-0,62%)	91.196 (+2,82%)	185.038 (+4,2%)
1963	228.537 (-1,46%)	550.319 (-1,14%)	133.966 (-4,81%)	364.584 (-1,89%)	94.571 (+3,7%)	185.735 (+0,38%)
1964	240.454 (+5,21%)	564.702 (+2,61%)	140.771 (+5,08%)	359.286 (-1,45%)	99.683 (+5,41%)	205.416 (+10,6%)
1965	246.653 (+2,58%)	581.502 (+2,98%)	147.001 (+4,43%)	383.510 (+6,74%)	99.652 (-0,03%)	197.992 (-3,61%)
1966	234.972 (-4,74%)	572.356 (-1,57%)	133.022 (-9,51%)	358.694 (-6,47%)	94.110 (-5,56%)	198.965 (+0,49%)
1967	235.705 (+0,31%)	562.581 (-1,71%)	136.458 (+2,58%)	355.026 (-1,02%)	94.769 (+0,7%)	201.558 (+1,3%)
1968	237.752 (+0,87%)	577.239 (+2,61%)	128.758 (-5,64%)	345.540 (-2,67%)	108.994 (+15,01%)	231.699 (+14,95%)

* Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVIIIa. Zugrundegelegt sind die Daten der Orte: Andernach, Bacharach, Bendorf, Braubach, Kamp-Bornhofen, Kapellen-Stolzenfels, Kaub, Königswinter, Linz, Neuwied, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Oberwesel, Oberwinter, Rhens, St. Goar, St. Goarshausen, Trechtlingshausen.

Tabelle AVIIIc: Fremdenverkehr im Mittelrheintal 1958 bis 1968 in den Orten mit Kurbetrieb, 8 Orte (Veränderung ggü. Vorjahr)*

	gemeldete Fremde ges.	Übern. ges.	gemeldete Deutsche	Übern. Deutsche	gemeldete Ausländer	Übern. Ausländer
1958	163.184	614.822	119.559	500.294	43.625	114.528
1959	153.819 (-5,74%)	635.894 (+3,43%)	112.127 (-6,22%)	513.509 (+2,64%)	41.692 (-4,43%)	122.385 (+6,86%)
1960	166.243 (+8,08%)	670.082 (+5,38%)	122.102 (+8,9%)	549.413 (+6,99%)	44.141 (+5,87%)	120.669 (-1,4%)
1961	181.398 (+9,12%)	742.416 (+10,79%)	139.157 (+13,97%)	614.003 (+11,76%)	42.241 (-4,3%)	128.413 (+6,42%)
1962	186.885 (+3,02%)	760.293 (+2,41%)	145.797 (+4,77%)	640.378 (+4,3%)	41.088 (-2,73%)	119.915 (-6,62%)
1963	196.229 (+5%)	799.822 (+5,2%)	151.843 (+4,15%)	676.637 (+5,66%)	44.386 (+8,03%)	123.185 (+2,73%)
1964	182.301 (-7,1%)	772.493 (-3,42%)	143.821 (-5,28%)	661.551 (-2,23%)	38.480 (-13,31%)	110.942 (-9,94%)
1965	193.397 (+6,09%)	772.829 (+0,04%)	156.484 (+8,8%)	668.072 (+0,99%)	36.913 (-4,07%)	104.757 (-5,57%)
1966	187.798 (-2,9%)	806.992 (+4,42%)	149.536 (-4,44%)	703.843 (+5,35%)	38.262 (+3,65%)	103.149 (-1,53%)
1967	201.871 (+7,49%)	815.973 (+1,11%)	161.177 (+7,78%)	702.101 (-0,25%)	40.694 (+6,36%)	113.872 (+10,4%)
1968	196.320 (-2,75%)	787.172 (-3,53%)	153.685 (-4,65%)	669.898 (-4,59%)	42.635 (+4,77%)	117.274 (+2,99%)

* Eigene Zusammenstellung und Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVIIIa. Zugrundegelegt sind die Daten der Orte: Bad Godesberg, Bad Honnef, Bad Honningen, Bad Salzig, Boppard, Niederbreisig, Remagen, Unkel.

Tabelle AIXa: Übernachtungsquote im Rheintal, gesamt, 1958 bis 1968*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Deutsche	2,91	2,91	2,92	2,98	2,93	3,03	2,99	2,91	3,11	2,96	2,99	2,97
Ausländer	1,84	1,92	1,84	1,96	1,97	1,95	1,96	1,9	1,94	1,97	2,02	1,93

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIa.

Tabelle AIXb: Übernachtungsquote im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1958 bis 1968*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Deutsche	2,64	2,49	2,5	2,76	2,64	2,72	2,55	2,61	2,7	2,6	2,68	2,63
Ausländer	1,91	1,96	1,92	2	2,03	1,96	2,06	1,99	2,11	2,13	2,13	2,02

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIb.

Tabelle AIXc: Übernachtungsquote in den Orten mit Kurbetrieb 1958 bis 1968*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Deutsche	4,18	4,58	4,5	4,41	4,39	4,46	4,6	4,27	4,71	4,36	4,36	4,44
Ausländer	2,63	2,94	2,73	3,04	2,92	2,78	2,88	2,84	2,7	2,8	2,75	2,82

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIc.

Tabelle AIXd: Übernachtungsquote in Bonn und Koblenz 1958 bis 1968*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Deutsche, Bonn	2,11	2,03	1,84	1,83	1,75	1,82	1,81	1,89	1,82	1,81	1,77	1,86
Deutsche, Koblenz	1,5	1,48	1,46	1,42	1,41	1,44	1,36	1,39	1,46	1,4	1,45	1,43
Ausländer, Bonn	1,63	1,75	1,77	1,73	1,74	1,76	1,79	1,63	1,66	1,68	1,63	1,71
Ausländer, Koblenz	1,28	1,31	1,26	1,29	1,32	1,41	1,32	1,36	1,37	1,36	1,51	1,35

* Eigene Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVIIIa.

Tabelle AXa: Anteil ausländischer Gäste im Rheintal, gesamt, 1958 bis 1968 (in %)*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Übernachtungen	29,98	30,98	30,56	27,42	26,89	26,69	27,41	26,11	25,73	26,62	28,9	27,94
Meldungen	40,43	40,45	41,06	36,51	35,44	36,13	36,51	35,12	35,47	35,17	37,58	37,26

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIa.

Tabelle AXb: Anteil ausländischer Gäste im Rheintal ohne Kurorte und Bonn und Koblenz 1958 bis 1968 (in %)*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Übernachtungen	34,78	36,86	35,12	32,2	33,24	33,75	36,38	34,05	34,76	35,83	40,14	35,19
Meldungen	42,43	42,54	41,27	39,54	39,32	41,38	41,46	40,4	40,05	40,21	45,84	41,31

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIb.

Tabelle AXc: Anteil ausländischer Gäste in den Orten mit Kurbetrieb 1958 bis 1968 (in %)*

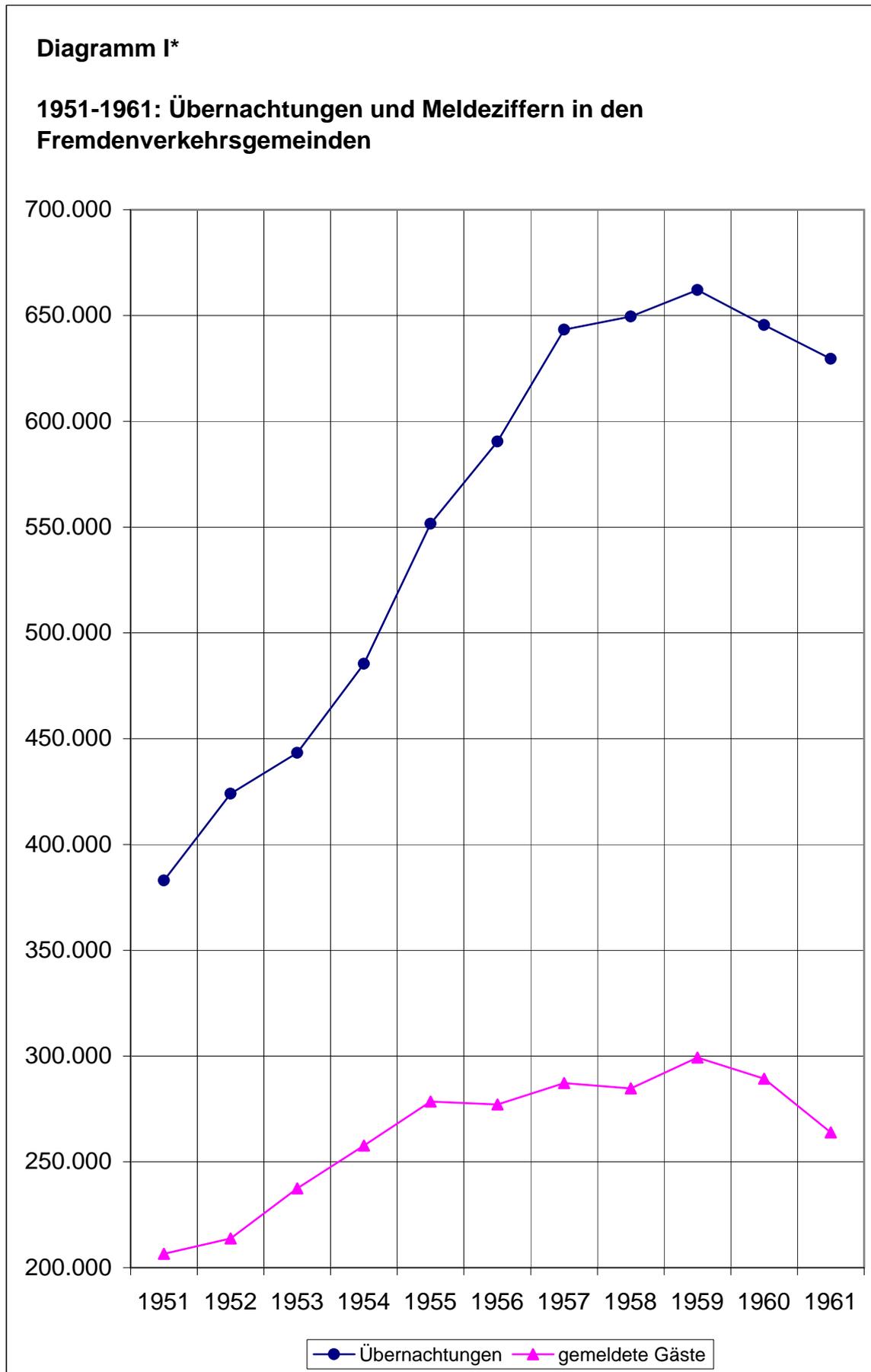
	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Übernachtungen	18,63	19,25	18,01	17,3	15,77	15,4	14,36	13,56	12,78	13,96	14,9	15,81
Meldungen	26,73	27,1	26,55	23,29	21,99	22,62	21,11	19,09	20,37	20,16	21,72	22,79

* Eigene Berechnung nach: Tabelle AVIIIc.

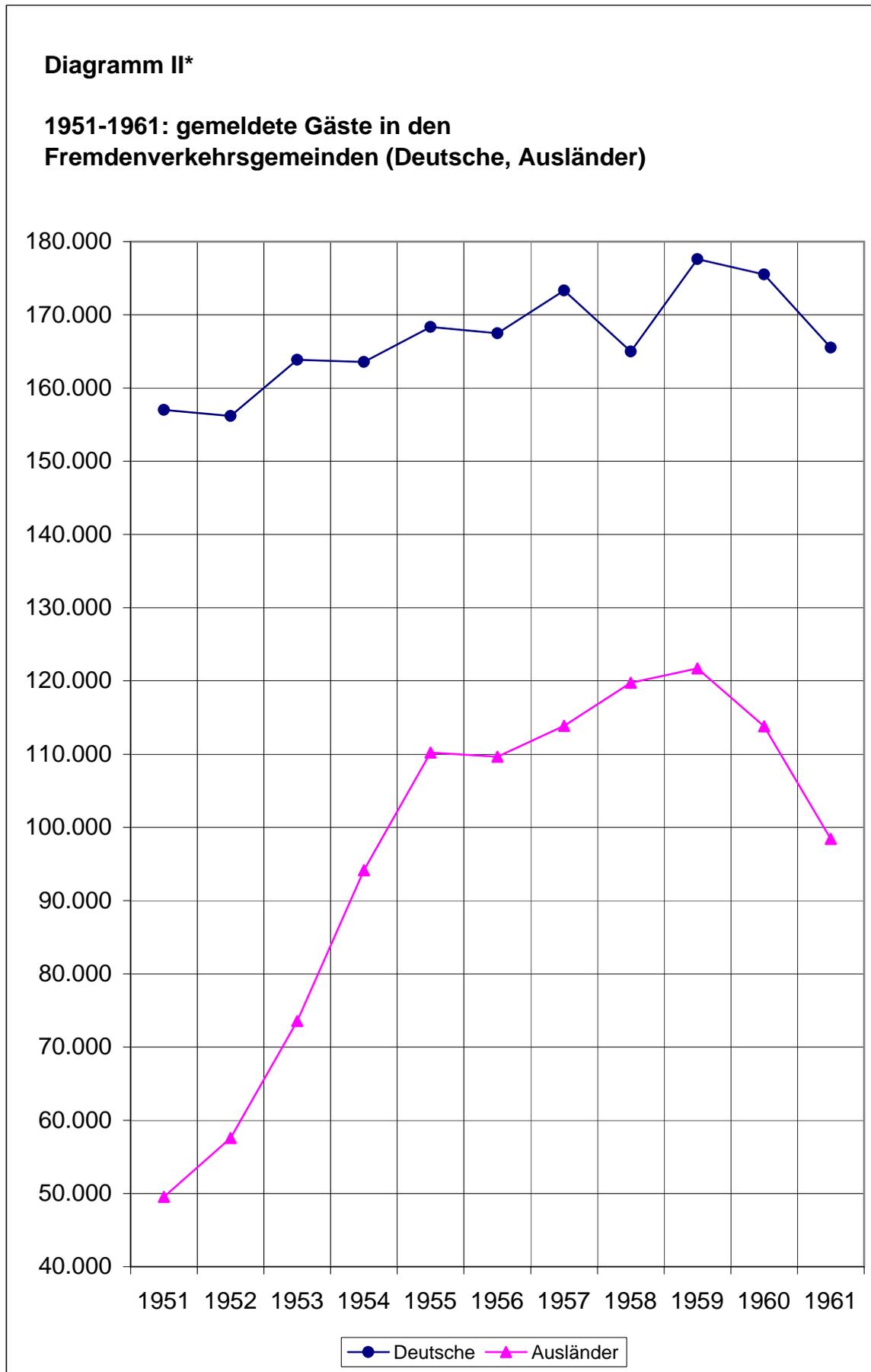
Tabelle AXd: Anteil ausländischer Gäste in Bonn und Koblenz 1958 bis 1968 (in %)*

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	Ø
Übernachtungen, Bonn	37,63	36,58	41,61	37,87	39,58	36,24	37,5	34,2	37,32	36,24	33,83	37,15
Übernachtungen, Koblenz	49,03	49,62	54,35	45,57	43,51	46,63	47,5	46,2	44,47	46,35	48,65	47,44
Meldungen, Bonn	43,76	40,13	42,53	39,2	39,77	36,96	37,84	37,62	39,59	37,97	35,73	39,19
Meldungen, Koblenz	53,06	52,69	57,88	47,87	45,11	47,15	48,19	46,66	46,07	47,06	47,57	49,03

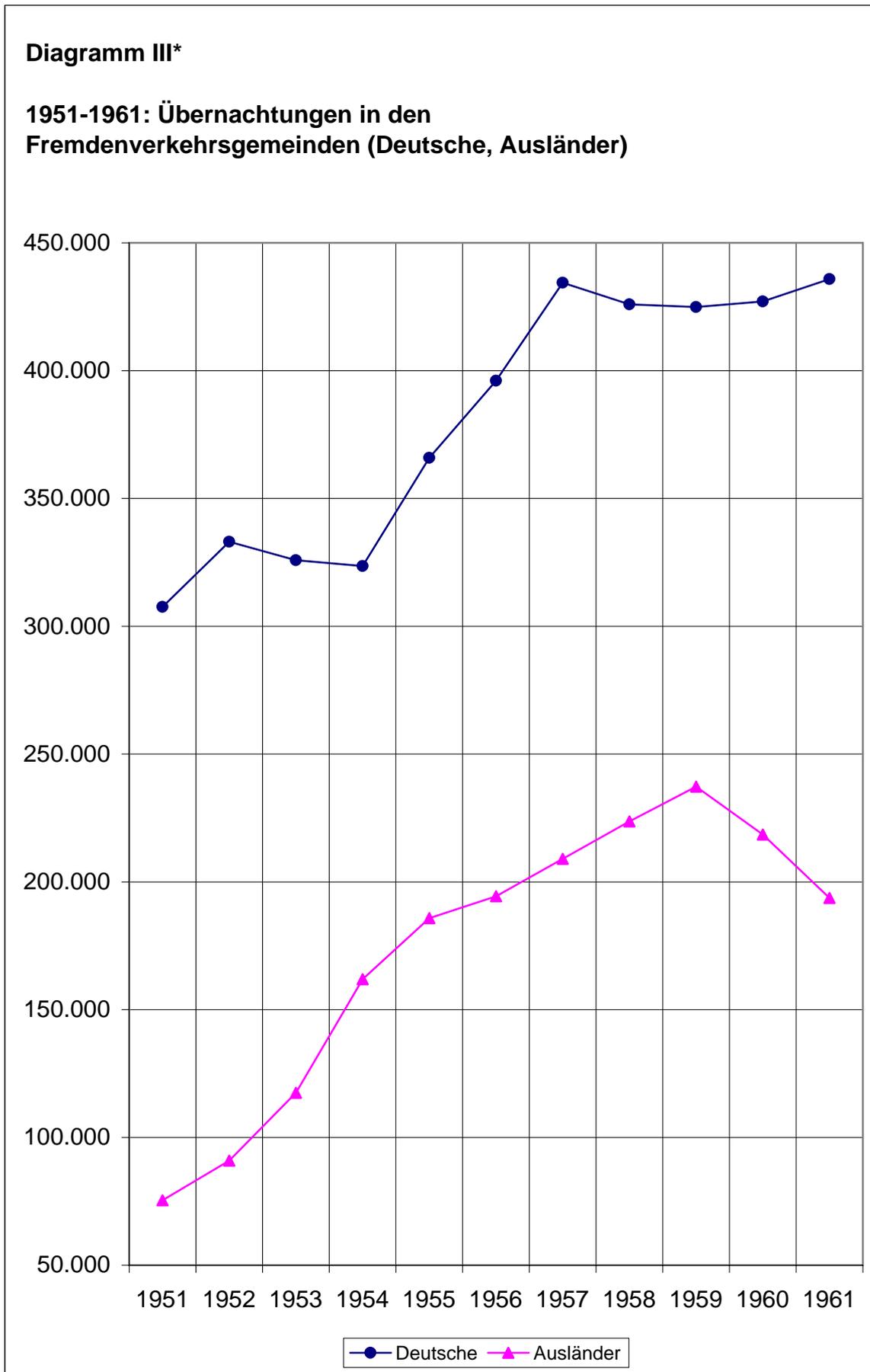
* Eigene Berechnung nach: siehe Quellenangabe zu Tabelle AVIIIa.



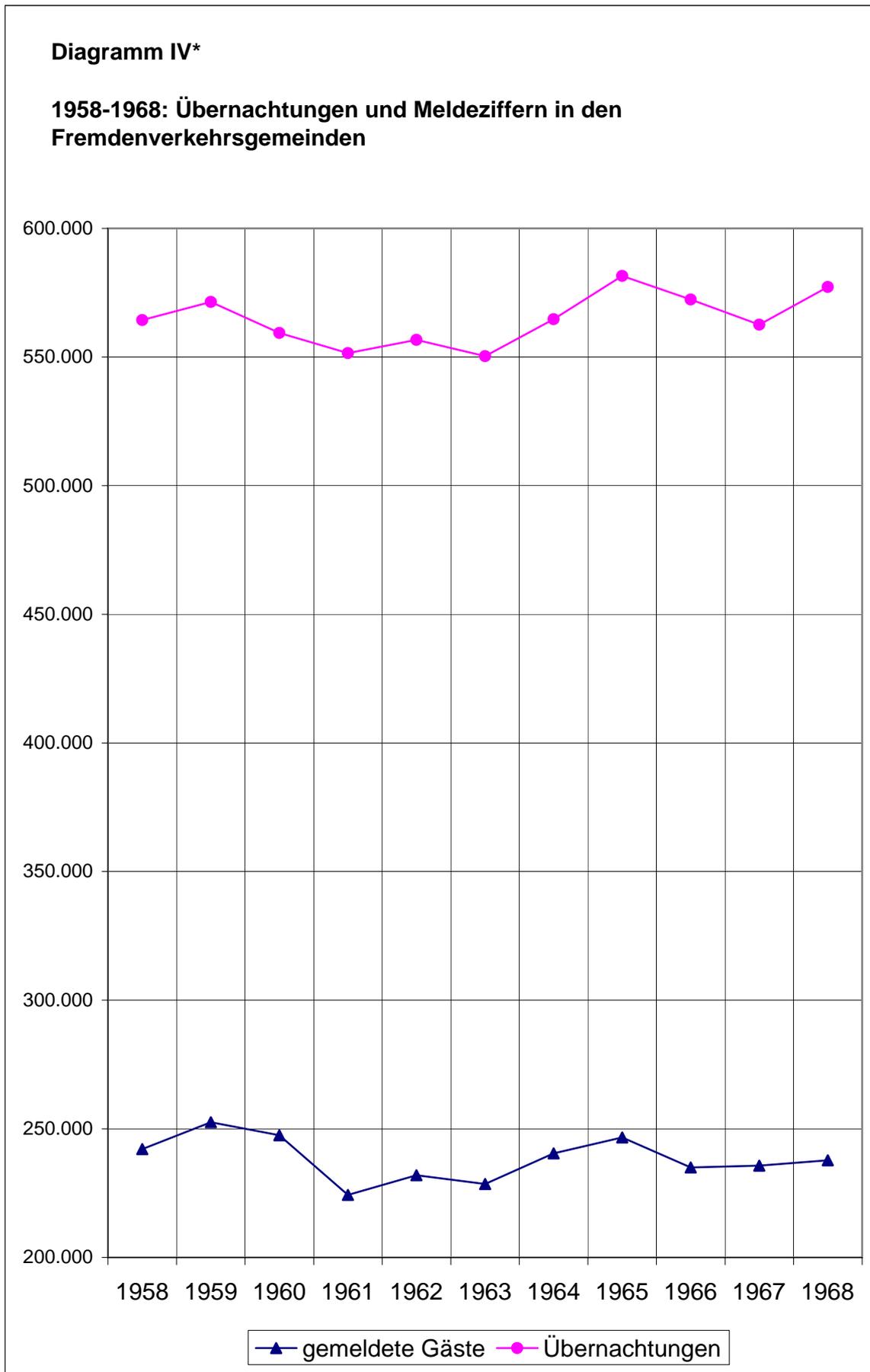
*Erstellt nach: Tabelle AVb



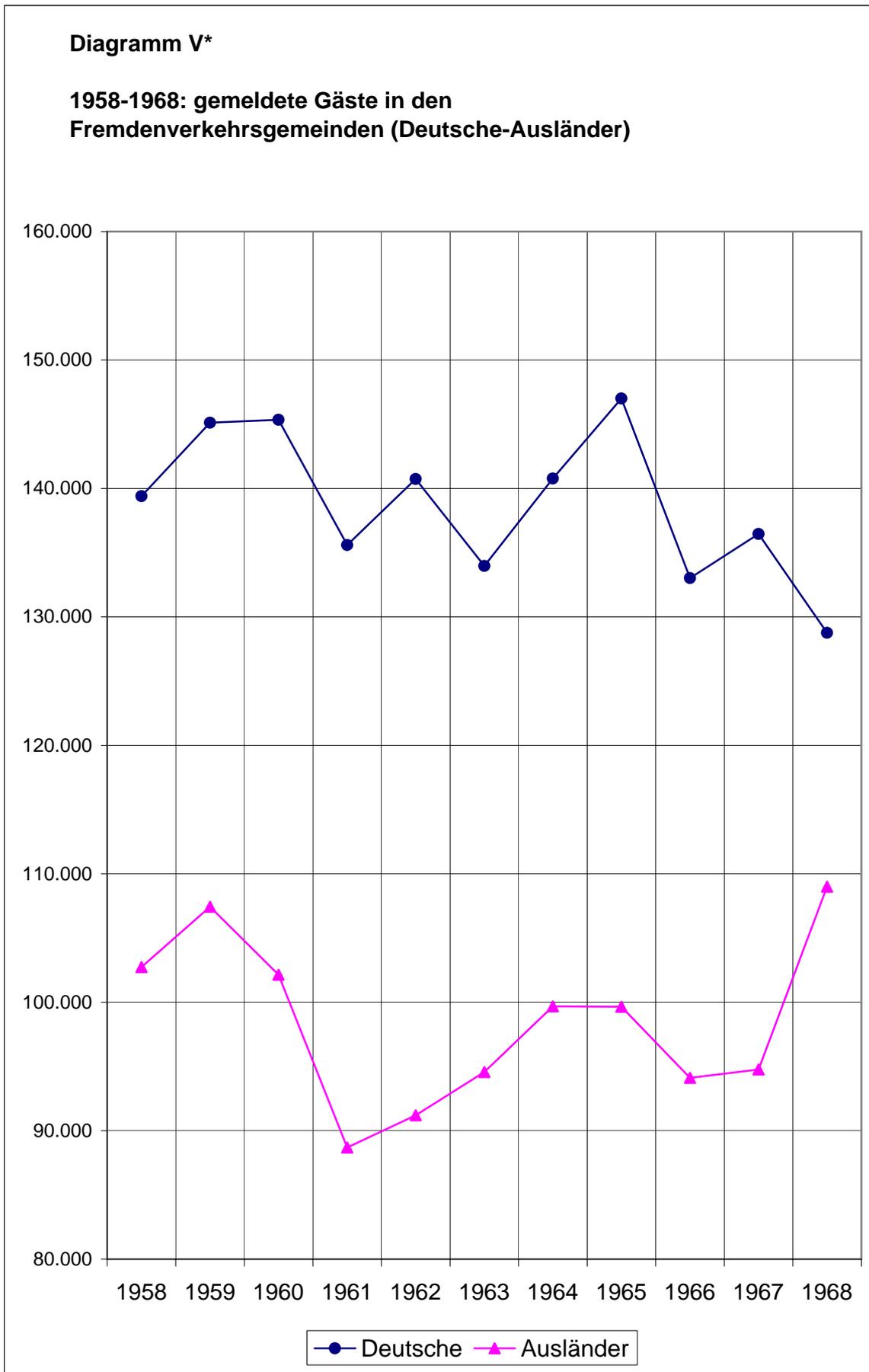
*Erstellt nach: Tabelle AVb



*Erstellt nach: Tabelle AVb



*Erstellt nach: Tabelle AVIIIb



*Erstellt nach: Tabelle AVIIIb

Diagramm VI*

**1958-1968: Übernachtungen in den
Fremdenverkehrsgemeinden (Deutsche-Ausländer)**