

Das Alpenhotel an der Großglockner Hochalpenstraße



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Diplomarbeit

Das Alpenhotel an der Großglockner Hochalpenstraße

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Caroline Jäger-Klein
Institut für Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege
Fachgebiet Baugeschichte und Bauforschung

eingereicht an der
Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Markus Gesierich
Matrikelnummer 0427409
Klausenburgerstraße 30/26
1100 Wien

Wien, Jänner 2016

In der vorliegenden Arbeit wird zugunsten der Lesbarkeit bei personenbezogenen Begriffen auf eine Unterscheidung zwischen femininen und maskulinen Formen sowie auf Binnenmajuskel verzichtet. Die entsprechenden Begriffe sind im Rahmen dieses Textes, trotz grammatikalisch männlicher Schreibweise, auf beide Geschlechter zu beziehen.

Mein besonderer Dank gilt

Frau Ao.Univ.Prof. Dr. Caroline Jäger-Klein für ihre Ausdauer und ihr Wohlwollen bei der Betreuung dieser Arbeit sowie Herrn Univ.Prof. Dr. Robert Stalla und Dr. Herbert Keck für ihre Bereitschaft sich mit Interesse und Engagement als Zweit- und Drittprüfer für diese Arbeit einzusetzen;

meinen Eltern für die Ermöglichung und die bedingungslose Unterstützung meines Studiums;

meiner lieben Freundin Marcelle für die verständnisvolle Aufmunterung und unermüdliche Motivation, vor allem aber für ihre Geduld als Gesprächspartnerin;

Frau Ao.Univ.Prof. Dr. Sabine Plakolm und Michael Schönhuber, sowie allen, die mir bei den Recherchen in Archiven und Bibliotheken hilfreich zur Seite standen.

Diese Arbeit wäre ohne ihre Unterstützung nicht in dieser Form machbar gewesen. Ihnen ist die Arbeit zugeeignet.

Danke

**Das Alpenhotel
an der Großglockner Hochalpenstraße**

Kurzfassung

Geschichte und Stellenwert der Hotelanlagen an der Großglockner Hochalpenstraße wurden bislang nur oberflächlich und nur im Zusammenhang mit Darstellungen der Planungs- und Baugeschichte der Straße selbst behandelt. Eine Bearbeitung, die die Alpenhotels als integralen Bestandteil der Straßenplanung (der sie von Projektbeginn an waren) in die österreichische Architekturgeschichte einordnet, ist noch ausständig. Insbesondere die von Franz Wallack erarbeiteten Richtlinien für die entlang der Straße geplanten Alpenhotels sind in der Forschung noch nicht bearbeitet worden.

Diese Untersuchung der für die Alpenhotels erarbeiteten Vorgaben besteht aus drei Abschnitten. Im ersten Teil klärt eine Betrachtung der zur Planungszeit der Straße (1924/1925) noch relativ jungen Hotelgeschichte die zeitgenössischen Hintergründe. Einer knappen Definierung der Grundbegriffe und Besonderheiten des alpinen Hotelwesens folgt ein kurzer Überblick zu frühen Gästestrukturen und ihren unterschiedlichen Reisemotiven. Die anschließende Darstellung des architekturgeschichtlichen Rahmens schließt die kontextuelle Einbettung des Untersuchungsgegenstandes ab.

Das Zweite Kapitel behandelt die Rolle der Bauten innerhalb des Gesamtprojekts zur Errichtung einer Alpenstraße sowie die von Wallack entwickelten Entwurfsvorgaben. Diese werden in dieser Arbeit erstmals chronologisch vorgestellt, erläutert und kontextualisiert. An die Vorstellung der Richtlinien für den Hotelbau in den ursprünglichen Ausschreibungsunterlagen von 1924 knüpft der in besonderem Maße kommentierte Bericht zu Wallacks Studienreise 1925. Die Auswirkungen seiner Recherchen auf das Folgeprojekt werden vor der Folie des zeitgenössischen Gebirgshotelwesens untersucht.

Im letzten Abschnitt vermittelt eine knappe Darstellung ausgewählter Schlüsselwerke einen Querschnitt der Entwicklungslinien des Alpenhotels seit Planungsbeginn der Großglockner Hochalpenstraße. Zudem werden drei Hotelentwürfe für Bauplätze an der Straße, die in den Jahren nach ihrer Eröffnung entstanden, in die zeitgenössische Architekturentwicklung eingeordnet.

Die Untersuchung zeigt, dass Wallack für den von Projektbeginn an geplanten Bau von Alpenhotels an mehreren Standorten entlang der Straße ein ausgeprägtes Bauprogramm erstellte. Seine Richtlinien für die Anlage der Alpenhotels basieren auf umfassenden Recherchen und sind, als Teil eines wirtschaftlichen und touristischen Konzeptes, wesentlich von einem multidisziplinären Gestaltungsansatz und dem Willen, ein einheitliches Gesamtbild entlang der 48 km langen Straße zu erreichen, geprägt. Hinsichtlich moderner Ausstattung und sowohl technischem aber auch ästhetischem Anspruch, besonders aber durch die Integration von Alpenhotels in den Planungsprozess der eigentlichen Straße, stellte Wallacks Planung samt Ausgestaltung der Großglockner Hochalpenstraße europaweit etwas völlig Neues dar.

Abstract

The history and architectural significance of the hotel facilities on the Grossglockner High Alpine Road were previously only superficially treated and only in connection with representations of the planning and construction history of the street itself. A survey which classifies the hotels as an integral part of the road planning is still pending. In particular, the guidelines developed by Franz Wallack for the hotel design have not yet been examined.

This study of Wallacks specifications for the Alpenhotels consists of three sections. The first part explains the relatively young history of the contemporary hotel specific backgrounds. A definition of the basic concepts and characteristics of Alpenhotels is being followed by a brief overview of early guest structures and their different travel motives. The subsequent presentation of the historical architectural framework completes the contextual embedding of the object of investigation.

The second chapter deals with the role of hotels within the overall project of the Grossglockner High Alpine Road and the design specifications developed by Wallack. They are, for the first time, presented in chronological order, explained and contextualized.

The final section provides a brief presentation of the architectural development of Alpenhotels since the start of planning the Grossglockner High Alpine Road. In addition, three hotel designs for construction sites along the road, which emerged in the years after its opening, are classified within in the contemporary architecture.

Alpenhotels played a crucial role from the get-go of the project. Wallack created a highly elaborated building program for several construction sites along the road. Designs were submitted until the late 1940s, only one however came to execution. Wallack's comprehensive guidelines for the Alpenhotel's are as part of an economic and a touristic concept respectively significantly owed to his multidisciplinary design-approach and the intention to achieve a uniform picture along the 48 km long road. With respect to modern facilities as well as both technical and aesthetic aspiration, especially through the integration of Alpenhotels in the planning process for the road itself, Wallack's design and configuration took the Großglockner High Alpine Road to a new level compared to other European alpine roads at that time.

Einleitung	4
Thema, Zielsetzung und Fragestellung	5
Eingrenzung des Themas, zeitlicher und regionaler Rahmen	6
Methode und Forschungsstand	7
1. Die Entstehung von Hotelbauten im alpinen Raum (bis 1924)	14
1.1. Grundbegriffe und Besonderheiten der Bauaufgabe	15
1.2. Frühe Gästestrukturen und Reisemotive	23
1.3. Formen der österreichischen Hotelentwicklung	30
2. Die Planung von Alpenhotels an der Großglockner Hochalpenstraße (1924-1935)	34
2.1. Franz Wallack und die Großglockner Hochalpenstraße	35
2.2. Das generelle Projekt (1924): Die Planungsgrundlage	40
2.3. Die Studienreise (1925): Beobachtungen und Schlussfolgerungen	54
2.4. Generelles Projekt Teil 2 (1925): Anpassung und Erweiterung der Vorgaben	78
2.5. Die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße (1930-1935)	87
3. Entwicklungslinien des österreichischen Alpenhotels (seit 1924)	89
3.1. Von „Licht, Luft und Sonne“ und „traditionellem Eklektizismus“	90
3.2. Das Erbe der Alpensachlichkeit	97
Schlussbemerkungen, Ausblick inklusive	99
Anhang	102
Abkürzungsverzeichnis	103
Literaturverzeichnis	104
Abbildungsnachweis	109
Abbildungen	110

Einleitung

„Das Ungesunde und Fieberhafte im Haschen und Jagen nach Reichthum und Genuss lässt sich am besten durch eine zeitweilige Entfernung vom Schauplatze der aufreibenden Thätigkeit und durch den wohlthätigen Einfluss der frischen Natur, veränderter Luft und einen Wechsel der Lebensweise ausgleichen.“¹

Eduard Guyer, 1874

Thema, Zielsetzung und Fragestellung

Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit ist die Planung von Alpenhotels im Rahmen des Projekts zur Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße. Für den von Projektbeginn an geplanten Bau von Hotelanlagen an mehreren Standorten entlang der Straße erstellte Franz Wallack 1924 und 1925 ein ausgeprägtes, an die Bedingungen von Höhenlage und Witterung angepasstes, Bauprogramm. Seine umfassenden, im Rahmen „genereller Projekte“ entstandenen, Richtlinien für die Anlage der Hotels sind, als Teil eines wirtschaftlichen und touristischen Konzeptes, wesentlich von einem multidisziplinären Gestaltungsansatz und dem Willen, ein einheitliches Gesamtbild entlang der 48 km langen, die Orte Ferleiten und Heiligenblut verbindenden, Straße zu erreichen, geprägt. Hinsichtlich moderner Ausstattung und sowohl technischem als auch ästhetischem Anspruch, besonders aber durch die Integration von Hotels in den Planungsprozess der eigentlichen Straße, stellte Wallacks Planung samt Ausgestaltung der Großglockner Hochalpenstraße europaweit etwas völlig Neues dar.

Bereits zu Beginn der Planungen zielte der ‚Ausschuss zur Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße‘ hinsichtlich Finanzierung von Straßenbau und Hotels auf die Mitwirkung öffentlicher Körperschaften und schlug dies in den Ausschreibungsunterlagen auch in aller Deutlichkeit vor. Wallacks Beobachtungen auf der Studienreise 1925 führten zu einer Änderung der Strategie. Zum Zeitpunkt der Errichtung der Straße – sie wurde zwischen 1930 und 1935 gebaut – war die Ausscheidung der Hotelanlagen aus dem Straßenbauprogramm bereits erfolgt.

Aus den Jahren nach der Eröffnung der Straße stammen zahlreiche Entwürfe für Hotelbauten von mehreren Architekturbüros. Im Archiv der 1931 gegründeten Großglockner Hochalpenstraßen AG (GROHAG) liegen mindestens neun bisher noch unbearbeitete Plankonvolute von österreichischen und deutschen Architekten für Hotelprojekte entlang der Großglockner Hochalpenstraße. Das Gros der Projekte entstand in den 1930er und 1940er Jahren und bezieht sich im Wesentlichen auf die von Wallack erstellten „generellen Projekte“ zur Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße – an welcher 1924 drei (beziehungsweise vier), 1925 bereits fünf Standorte für Hotels vorgesehen waren. Im Rahmen dieser Diplomarbeit sollten ursprünglich diese Entwürfe erstmals inventarisiert und beschrieben werden. Ziel der Arbeit wäre es gewesen einen Katalog zu erarbeiten und die Projekte in die österreichische (Hotel-)Architektur der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts einzuordnen. Eine Behandlung dieses Themenfeldes erscheint dem

¹ Guyer 1874, S. 8.

Verfasser nach wie vor sinnvoll, doch sieht er zunächst die Notwendigkeit, die eigentlichen Voraussetzungen, die zu einem Bedarf an Entwürfen für Hotelprojekte geführt haben, sowie die Richtlinien, die Wallack für den Hotelbau erarbeitet hat, näher zu betrachten. Während der Recherche zu dieser Arbeit wurde rasch klar, dass vor der Untersuchung der Hotelentwürfe eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Stellenwert der Hotelanlagen im Rahmen von Wallacks Gesamtplanung für die Großglockner Hochalpenstraße – die bislang ebenfalls noch fehlt – stattfinden muss.

Die vorliegende Arbeit zielt darauf ab, Wallacks hotelspezifische Vorgaben aus den Jahren 1924 und 1925, insbesondere seine im Rahmen der Studienreise 1925 notierten Beobachtungen vorzustellen, diese auszuwerten und in den historischen Kontext einzuordnen.² Für die Untersuchung werden die originalen Planunterlagen der Ausschreibung für die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße, der Bericht zu Wallacks Studienreise – er beschreibt darin unter anderem Alpenhotels in den italienischen, schweizerischen und französischen Alpen – sowie zeitgenössische Literatur und Quellen ausgewertet. Ziel dieser Auswertung ist eine in der Forschung bisher nicht erfolgte Klärung der insbesondere für die Planungsgrundlagen der Alpenhotels bedeutsamen Hintergründe: Die Benennung und Einordnung der zeitgenössischen Einflüsse sowie der Versuch einer Definition des Bautyps „Alpenhotel“ im 19. und frühen 20. Jahrhundert in Europa. Diese Untersuchung soll zudem eine Grundlage für die zukünftige Beschäftigung mit den im Archiv der GROHAG liegenden Plankonvoluten bieten, um deren Bewertung und Einordnung (nicht nur) innerhalb der österreichischen Geschichte des Alpenhotels zu erleichtern.

Eingrenzung des Themas, zeitlicher und regionaler Rahmen

Im Rahmen dieser Arbeit wird randscharf auf reine Hotelbauten im Alpenraum fokussiert. Kleinere Bauten für temporäres Wohnen, wie Notunterkünfte oder Schutzhütten, sowie Bauwerke für den Beherbergungsbetrieb die im Zusammenhang mit Bergbahnen errichtet wurden, finden in dieser Arbeit zwar an einigen Stellen Erwähnung, sie weichen jedoch – für diese Untersuchung wie auch schon für Wallack – hinsichtlich Größe und Typologie von Bauten an Straßen zu sehr ab und werden daher nicht näher behandelt. In Verbindung mit Eisenbahnen entstandene Hotels werden hingegen, als wesentlicher Bestandteil in der Entwicklungsgeschichte des Hotelwesens in Österreich, Italien und der Schweiz, in vereinzelten Fällen hinsichtlich ihrer Einflüsse auf das Projekt genauer besprochen. Diese entwicklungsgeschichtliche Bedeutung gilt zudem auch für die Hotelanlagen in Abbazia, weshalb hier ebenfalls eine Ausnahme bezüglich regionalem Rahmen sinnvoll erscheint.

Die zeitliche und regionale Eingrenzung ergibt sich aus den 1924 und 1925 entstandenen Projektunterlagen und dem Entstehungszeitraum der Großglockner Hochalpenstraße (1930-1935). 1925

² Vgl. GP 1924, GP 1925 sowie Studienreise 1925.

besichtigte Wallack Alpenpässe westlich des Radstädter Tauernpasses und bewegte sich dabei durch den Alpenraum Österreichs, der Schweiz, Frankreichs und Italiens. In seinem Bericht zu dieser Studienreise notiert und kommentiert Wallack straßen- und hotelspezifische Beobachtungen. Seine gewählte Route steckt den Umfang des Betrachtungsgebiets dieser Arbeit ab.

Methode und Forschungsstand

An das Hauptthema führt zunächst eine Betrachtung der Entstehungshintergründe der insbesondere 1924/1925 noch jungen Hotelgeschichte heran. Einer knappen Klärung der Grundbegriffe und Besonderheiten des alpinen Hotelwesens folgt ein kurzer Überblick zu frühen Gästestrukturen und ihren unterschiedlichen Reisemotiven. Die Darstellung des historischen Rahmens anhand einiger Beispielbauten, ergänzt um Anmerkungen aus zeitgenössischen (Lehr-)Büchern, dient als Überleitung zum eigentlichen Gegenstand dieser Untersuchung.

Alpenhotels waren von Projektbeginn an Teil der Planungen zur Großglockner Hochalpenstraße. Die Rolle der Bauten innerhalb der Projektierung sowie die von Wallack entwickelten entwurfsrelevanten Vorgaben werden im Hauptteil chronologisch vorgestellt, erläutert und kontextualisiert. An die Vorstellung der Richtlinien für den Hotelbau in den ursprünglichen Ausschreibungsunterlagen von 1924 knüpft der in besonderem Maße kommentierte Bericht zur Studienreise 1925. Dessen Auswirkungen auf das Folgeprojekt („Generelles Projekt Teil 2“) werden vor der Folie des zeitgenössischen Gebirgshotelwesens untersucht. Für diese erstmalige intensive Beschäftigung mit den hotelspezifischen Planungen im Rahmen der Großglockner Hochalpenstraße wird auf zeitgenössische Literatur und Quellen zurückgegriffen. Benannt und ausgewertet werden neben den originalen Planungsunterlagen und den vorgegebenen Richtlinien ebenso die für die Planung möglicherweise relevanten Einflüsse.

Einen kleinen Querschnitt der Entwicklungslinien des Alpenhotels seit Planungsbeginn der Großglockner Hochalpenstraße vermittelt anschließend die knappe Darstellung ausgewählter Schlüsselwerke im letzten Abschnitt. Anfangs noch von städtischem Gepräge, später von Schlössern und Bauernhäusern beeinflusst, bewegt sich die Architektursprache der Alpenhotels spätestens seit Ende der 1920er Jahre auch zwischen Neuem Bauen (Arnold Itten), einem cleveren „traditionellen Eklektizismus“ (Clemens Holzmeister) und einer vollkommen neuen Form der „Alpensachlichkeit“ (Franz Baumann, Siegfried Mazagg). Die zu dieser Entwicklung parallel weitergeführten traditionalistischen Tendenzen münden letztlich in einen Wildwuchs an „adaptierten Stadeln“ von dem sich die Architektur im Alpenraum nur langsam erholt.³

Doch nicht nur um vergleichen zu können, was sich seit der Planung der Großglockner Hochalpenstraße im Alpenraum hinsichtlich Hotelbau getan hat: Diese Zusammenstellung ist in erster Linie im Sinne einer Vorarbeit für die Beschäftigung mit den im Archiv der GROHAG liegenden Entwürfen für Alpenhotels aus den 1930er und 1940er Jahren zu verstehen. Zu diesem Zweck

³ Vgl. Jäger 2005, S. 277; Kos 1995, S. 70-72.

werden abschließend drei exemplarische Hotelentwürfe für Bauplätze an der Großglockner Hochalpenstraße, die in den Jahren nach ihrer Eröffnung entstanden, in die zeitgenössische Entwicklung eingeordnet. Eine (gewiss lohnende) umfassendere Bearbeitung war nicht zuletzt aufgrund eingeschränkter Zugänglichkeit bisher leider nicht möglich.

Der Forschungsstand gliedert sich in zwei Teilbereiche: Einerseits die Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße selbst, andererseits die Geschichte der Hotelarchitektur, insbesondere die der Gebirgshotels.

Die Grundlage zur Planungs- und Baugeschichte der Großglockner Hochalpenstraße lieferte Franz Wallack bereits 1949 mit seinem Buch „Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues, neben zahlreichen Beiträgen in Büchern und Fachzeitschriften, selbst.“⁴ Ebenso sind die Projektunterlagen zur Erstellung der Großglockner Hochalpenstraße zusammen mit seinem „Bericht über die Studienreise 1925“ für die Forschung nach wie vor die grundlegenden Informationsquellen.⁵ Clemens Hutter und Lothar Beckel („Großglockner. Saumpfad, Römerweg, Hochalpenstraße“, 1988), vor allem aber das umfassende Werk von Georg Rigele („Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments“, 1998) liefern die ersten wesentlichen systematischen Untersuchungen.⁶ Hutter/Beckel stützen sich stark auf die Veröffentlichungen von Franz Wallack und behandeln neben den Ursprüngen des Straßenverlaufs auch die Entwicklung des Tourismus in den Alpen. Die umfangreichere Arbeit liefert jedoch Rigele, indem er in einem detaillierten Überblick die zunehmende Verknüpfung des Baues der Großglockner Hochalpenstraße mit der damit zusammenhängenden politischen Entwicklung in Österreich verdeutlicht. Von Rigele stammt zudem ein Aufsatz über den Tourismus und Fremdenverkehr in Österreich in den 1930er Jahren, der eben diese politische Bedeutung der Großglockner Hochalpenstraße für die wirtschaftliche Entwicklung thematisiert.⁷ Sowohl Hutter/Beckel als auch Rigele nennen die eingangs erwähnten Projektunterlagen. Nur Rigele weist auch auf die in diesen Unterlagen verschriftlichte ursprüngliche Idee, Hotels im Zuge der Errichtung der Straße zu bauen, hin.⁸ Eine intensive Beschäftigung mit diesen, eben die Hotels betreffenden, Bestandteilen der Ausschreibungsunterlagen und Richtlinien aus architektonischer Sicht ist bislang erstaunlicherweise ausständig und soll hiermit nachgeliefert werden. Zuletzt entstand an der TU Wien von Thomas Mitterecker eine Diplomarbeit über den Ausstellungsbau im österreichischen Ständestaat zum Thema der österreichischen Repräsentation bei Weltausstellungen.⁹ Eine Untersuchung die verdeutlicht, wie bedeutsam die Großglockner Hochalpenstraße für das österreichische Selbstverständnis in der Darstellung nach außen ist und war. Kürzlich erschien zudem

⁴ Vgl. Wallack ²1960; sowie: Wallack 1925, 1927, 1931, 1932; Wallack verfasste unzählige Aufsätze und Reden. Zahlreiche Manuskripte liegen in seinem Nachlass im SLA.

⁵ Vgl. Generelles Projekt (1924, 1925); Studienreise 1925.

⁶ Vgl. Hutter/Beckel ²1988; Rigele 1998.

⁷ Vgl. Rigele 1994.

⁸ Rigele 1998, S. 88.

⁹ Vgl. Mitterecker 2012.

anlässlich des 80. Betriebsjubiläums der Großglockner Hochalpenstraße ein von Johannes Hörl und Dietmar Schöndorfer herausgegebener Band mit Beiträgen von Friedrich Achleitner, Clemens Hutter, Caroline Jäger-Klein, Georg Rigele und anderen, der neben der Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße, ihren Denkmalwert sowie ihre spezifische Rolle in Tourismus- und Wirtschaftsfragen thematisiert.¹⁰ Insbesondere Achleitner hebt darin den Forschungsbedarf hinsichtlich der Hochbauten an der Straße hervor und stellt fest, dass angefangen beim „alten Glocknerhaus, über die Bauten der späten dreißiger Jahre bis herauf in die Gegenwart sich schon fast eine kleine Geschichte der österreichischen Tourismusarchitektur darstellt.“¹¹

Literatur und Forschung zur Entwicklung der Hotelarchitektur gewinnen in den vergangenen Jahren zunehmend an Umfang. Eine Zusammenfassung soll dazu dienen, die Entwicklung der Hotelarchitektur und auch die sich wandelnde Bedeutung, darzustellen.

Das erste systematische und umfassende Werk zum Hotelwesen („Das Hotelwesen der Gegenwart“) wurde 1874 von Eduard Guyer veröffentlicht.¹² Es deckt, als Lehrbuch und Entwurfshilfe, organisatorische und wirtschaftliche Aspekte ab. Viele, auch internationale Beispiele, werden herangezogen um in erster Linie Grundrisse hinsichtlich ihrer Qualität zu untersuchen. Der Außenbau bleibt dabei bewusst Sache des Architekten, die Fassade solle jedoch „immer der wahre Ausdruck der inneren Einteilung“ sein. Zudem könne „durch schöne Verhältnisse, durch geschmackvolle Gliederung bei aller Einfachheit ein bedeutender Effekt erzielt werden.“ Guyer fährt im Sinne des Decorumsgedanken bei Vitruv fort: „während andererseits die reichsten Dekorationsmittel ohne Erfolg bleiben müssen, wenn dieselben weder den Charakter des Gebäudes, noch den Verhältnissen der Umgebung entsprechen.“¹³ Guyers Publikation bleibt nicht zuletzt durch die von ihm angeführten Beispiele über die Jahrhundertwende hinaus bedeutsam, sie wird in Handbüchern zitiert und empfohlen.¹⁴

Mit der „Baukunde des Architekten“ erscheint 1884 eine weitere umfangreiche Abhandlung, die vorrangig Grundrissdisposition und Innenausstattung thematisiert nicht jedoch die Außenerscheinung. Unter anderem lieferte sie erstmals eine systematische länderspezifische Darstellung von Hotelbauten (Frankreich, Deutschland, Italien, Schweiz und USA). Hotels im Gebirge werden allerdings nur in einem Nebensatz angesprochen.

Ludwig Klasen beschäftigt sich 1884, dem Titel seiner Reihe „Grundrissvorbilder von Gebäuden aller Art“ folgend, kaum mit dem Außenbau und leider ebenso wenig mit Gebirgshotels.¹⁵

Auch die Abschnitte über den Hotelbau im „Handbuch der Architektur“ von 1885, 1894 und 1904 widmen sich schwerpunktmäßig dem Gebäudeinneren und gehen auf gebirgsspezifische Bauweisen nicht näher ein.¹⁶ Zudem wird erst in der Ausgabe von 1894

¹⁰ Vgl. Hörl/Schöndorfer 2015.

¹¹ Achleitner 2015, S. 179.

¹² Vgl. Guyer ¹1874, ²1885.

¹³ Guyer 1885, S. 87 bis 88; vgl. Vitruv I.2.13.

¹⁴ Vgl. BdA 1884, S. 768; HdA 1904, S. 299.

¹⁵ Vgl. Klasen 1884.

¹⁶ Vgl. HdA 1885, 1894, 1904.

der Begriff des Hotels als Gasthof höheren Ranges präzisiert und durch die Unterteilung in drei verschiedene Ränge geschärft. August Prokop veröffentlicht 1897 seine zuvor vor dem Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein vorgetragenen und im Bautechniker erschienenen Überlegungen unter dem Titel „Über Österreichische Alpen-Hotels mit besonderer Berücksichtigung Tirol's“.¹⁷ Er spricht sich darin für die wirtschaftliche Notwendigkeit der Errichtung zahlreicher Hotelanlagen aus, um zumindest ansatzweise mit dem Angebot des touristischen Hauptkonkurrenten Schweiz mithalten zu können. Neben einigen von der Südbahn gebauten Hotels beschreibt er Anlagen auf dem Schneeberg und in den Dolomiten. Prokop äußert sich hinsichtlich der Schweizer Hotelarchitektur durchaus nicht unkritisch: „Nicht immer fügen sich diese heute bereits ein enges Netz über die ganze Schweiz bildenden Riesenhotels passend in das landschaftliche Bild hinein; oft genug stört ein solches schüttkastenartiges Ungeheuer die landschaftlichen Reize“ zugleich nimmt er aber eine konservative Haltung ein: „umgekehrt aber präsentieren sich selbst größte Hotels durch entsprechende Gliederung ihrer Masse und Länge und durch geschickte Silhouette des Aufbaues und ebenso auch durch glückliche Wahl des Baustyls und der Farbe des Materials wie stattliche Schlossbauten und fügen sich als wahre Zierden in den Gesamtrahmen der Umgebung ein.“¹⁸

Bei Max Wöhler („Gasthäuser und Hotels“, 1911) liegt der Schwerpunkt, dem Lehrbuchcharakter entsprechend, erneut auf dem Gebäudeinneren. Seine Kategorisierung der Hotels nach Lage, einschließlich drei unterschiedlicher Luxus-/Komfort-Ränge, berücksichtigt das Gebirgshotel und seine Besonderheiten erstmals ausführlich im Rahmen einer Entwurfslehre. Bezüglich Entwicklung der Außenerscheinung zeigt Wöhler bereits eine modernere Haltung als Prokop: „Die nachgemachten Schlösser, Burgen, Paläste als Hotels frisiert und dann noch in der großen Natur stehend, sind Geschmacklosigkeiten, die glücklicherweise immer seltener werden.“¹⁹

Anders sieht dies John Diethelm, der noch 1920 im „Handbuch des schweizerischen Hotelbaus“ eine „Art Schlossbaukunst mit überwiegendem Wohngepräge“ als adäquates baukünstlerisches Ausdrucksmittel für ein Hotel sieht.²⁰

Wenige Jahre später erscheint die von Walter Amstutz 1929 zusammengestellte monografische Broschüre zum entscheidendsten und vielfach publizierten Vertreter des Neuen Bauens in den Alpen: „Neue Wege im Hotelbau. Hotel Alpina und Hotel Edelweiß“.

Arnold Ittens Doppelhotel findet sich auch in der Publikation von Hermann Gescheit („Neuzeitliche Hotels und Krankenhäuser. Ausgeführte Bauten und Entwürfe“, 1929). Er liefert eine umfangreiche Zusammenstellung zeitgenössischer Entwürfe, beschreibt beziehungsweise kommentiert diese allerdings nicht. Im einleitenden Essay von Ernst Lesser geht es ausschließlich um Großstadthotels: Das „trinkgeldlose Einheitshotel“ wird darin als Zukunftsideal beschrieben.²¹

¹⁷ Vgl. Prokop 1897.

¹⁸ Prokop 1897, S. 1.

¹⁹ Wöhler 1911, Band 2, S. 57.

²⁰ Vgl. Diethelm 1920, S. 180.

²¹ Vgl. Gescheit 1929.

Fritz Kunz schließt 1930 mit seinem Buch „Der Hotelbau von Heute“ an die Lehrbuchtradition von Guyer, BdA, HdA und Wöhler an, bezieht sich aber in erster Linie auf Großstadthotels – mit Blick Richtung USA – und die technische Ausstattung. Neben einem Überblick zur Hotelentwicklung seit dem Ersten Weltkrieg zeigt er im Rahmen einer Beispielsammlung – wiederum unkommentiert – Gebirgshotels von Emil Fahrenkamp, Clemens Holzmeister, Franz Baumann und Arnold Itten.

1933 erscheint die vierte Auflage des HdA. Die Arbeit unterscheidet zwischen Luxushotels, Durchreisehotels und beweglichen Hotels und ist gegliedert in die theoretische Bestimmung der Raumgrößen und die durch gebaute Beispiele veranschaulichte praktische Auswertung der rechnerischen Ermittlungen. Gebirgshotels werden nicht näher genannt, fallen aber indirekt in die Kategorie der Luxushotels in landschaftlich schönen Gegenden. Dort „entwickelten sich gewissermaßen aus dem Charakter des Landes die äußeren Formen der Übernachtungsstätten.“²² Wiederrum werden Beispiele von Holzmeister und Itten gezeigt, aber nicht näher besprochen.

Erst Nikolaus Pevsner liefert mit seinem 1976 veröffentlichten Werk „A history of building types“ einen umfassenden Überblick über die Hotel- und Gasthausentwicklung seit dem Mittelalter. Er untersucht darin neben Grundriss und Fassade auch die Konstruktion und Größenentwicklung. Seine Arbeit bezieht sich allerdings größtenteils auf Bauten in den USA und England und geht auf im Gebirge liegende Hotels nicht ein.

Die Geschichte der Schweizer Gebirgshotelarchitektur wird erstmals 1989 von Isabelle Rucki in ihrem Buch „Das Hotel in den Alpen. Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914“ untersucht. Sie geht darin auf die sich wandelnde Gästestruktur, die Entwicklung der Gesundheitskuren und die Motive für die ersten Vergnügungsreisen ein. Neben der Rolle des Hotels in der Trivialliteratur des 19. Jahrhunderts – einer nicht unwesentlichen Quelle für ihre Forschung – beschreibt sie die Ausbildungssituation der Architekten sowie Fragen der Finanzierung. Den Hauptteil der Arbeit nimmt eine differenzierte Darstellung der Entwicklung des Bautyps ein: Sie zeigt den Wandel vom städtisch geprägten Formenvokabular zum landschaftsbezogenen Bauen, sowie die Entwicklung regionalistischer und moderner Tendenzen anhand zahlreicher Beispiele.²³

Ähnlich umfassend, aber mit einem anderen Schwerpunkt, bearbeitet Maria Wenzel 1991 in ihrem Buch „Palasthotels in Deutschland. Untersuchungen zu einer Bauaufgabe im 19. und frühen 20. Jahrhundert“ die Entwicklung des Bautyps. Wenzel geht zunächst auf die Entwicklung des internationalen Hotelwesens ein und liefert, neben einer Klärung der regionalen Besonderheiten und nationalen Unterschiede (sie betrachtet die USA, Großbritannien, Frankreich, Österreich und die Schweiz) auch Untersuchungen zu Berg- und Höhenhotels.

Erst seit Ende der 1980er – parallel zum wachsenden Interesse an der Architektur der 1930er – unter anderem beginnend mit der Veröffentlichung von Christoph Mayr-Fingerle („Hotelarchitektur in den Alpen“, 1989), werden die entscheidenden Archivbestände

²² Vgl. HdA 1933, S. 42.

²³ Vgl. Rucki 1989.

bearbeitet und das „Neue Bauen“ in den Bergen thematisiert. Der Schwerpunkt dieser Publikation liegt in der Vorstellung einiger wesentlicher Bauten die die Hotelarchitektur in den Alpen bis heute prägen. Historische Fotografien und zeitgenössische Texte vermitteln ein aufschlussreiches Bild über die damalige öffentliche Wahrnehmung der Bauwerke.²⁴

Anfang der 1990er entstehen weitere neue Forschungsbeiträge zur Bautypologie: Joachim Moroder und Benno Peter liefern 1993 mit ihrem Buch „Hotelarchitektur - Bauten und Projekte für den Tourismus im alpinen Raum 1920-1940“ das maßgebende Werk zur Beschäftigung mit der Entwicklung des Hotelwesens im Zeitraum von Wallacks Studienreise. Systematisch beschreiben sie Schlüsselbauten und die dahinter stehenden Architekten. Sie zeigen und besprechen in großem Umfang erstmals veröffentlichtes Material aus den Archiven des Instituts für Raumgestaltung und des Instituts für Baukunst an der Technischen Fakultät der Universität Innsbruck und ergänzen die Betrachtungen mit Fotografien von eigens angefertigten Modellen der wichtigsten Bauten.

Walter Chramosta veröffentlicht 1994 eine Broschüre mit dem Titel „Bauen für Gäste. Beispiele alpiner Freizeitarhitektur in Tirol“, in welcher er sowohl jüngere Bauten beschreibt als auch auf Umbauten sowie Erweiterungen älterer Substanz eingeht.

Diese durch die Publikationen wieder gewonnene Aktualität der Thematik zeigt sich zudem in Aufsätzen: Wolfgang Kos schreibt 1995 in „Das Alpine schlug zurück“ über kulturgeschichtliche Entwicklungen im alpinen Tourismusbau und geht dabei auf frühe Bauten – Semmering, Holzmeister, Welzenbacher etc. – ebenso ein, wie auf zeitgenössische Lösungen.²⁵ Die von Kos angeführten Beispiele aus den 1990ern übernehmen Elemente aus dem Formenrepertoire der Gebirgshotelarchitektur aus den 1930ern.

In Verbindung mit der in den 1980ern begonnenen Forschungsarbeit wurde das Bauen der 1920er und 1930er für die zeitgenössische Architektur wieder erschlossen. Der Anschluss an frühere Qualitäten und eine Alternative zur bis dahin vorherrschenden rat- und rastlosen Kopie „adaptierter Stadeln“ scheint nunmehr nicht nur akzeptiert sondern vielerorts sogar gewünscht. Caroline Jäger thematisiert diesen Wandel in ihrem Buch „Österreichische Architektur im 19. und 20. Jahrhundert“ (2005) im Rahmen eines umfassenden Überblicks über die spezifisch österreichische Entwicklung des Hotelwesens.²⁶ In ihrer Arbeit unterscheidet sie – bezugnehmend auf Wöhler – nach der Lage der Bauten und folgt damit zugleich der historischen Entwicklung. Nicht zuletzt durch die Gegenüberstellung von älteren und aktuellen Bauten (und ihres jeweiligen soziokulturellen Umfelds) werden Besonderheiten, Parallelen und Unterschiede aufgezeigt.

Ergänzend zu den Standardwerken wie zur weiteren einschlägigen Literatur zur Geschichte der Hotels im Hochgebirge stellt sich der Bericht zur Studienreise 1925 als bedeutsame zeitgenössische Quelle heraus und ist damit – nicht nur aufgrund der tragenden Rolle innerhalb der Projektgenese zur Großglockner Hochalpenstraße – eine wesentliche Basis bei der Auswertung der Literatur

²⁴ Vgl. Mayr-Fingerle 1989.

²⁵ Vgl. Kos 1995.

²⁶ Vgl. Jäger 2005, S. 249-278.

für diese Arbeit (v. v.). Hinsichtlich der Vorgaben für den Hotelbau wird der Bericht zwar von Rigele erwähnt, vollkommen unberücksichtigt wurde der Text jedoch in der bisherigen Forschung zur Gaststätten- und Hotelarchitektur im Hochgebirge, und das trotz der – wie sich noch zeigen wird – sehr detaillierten und aufschlussreichen Kommentare von Wallack. Seine pragmatisch geschilderten Beobachtungen führen zu einer Art Handbuch für Hotelneulinge: Vom Baumaterial bis zur Personalfrage wird nahezu alles für eine Neuplanung Erforderliche berührt.²⁷

Die Großglockner Hochalpenstraße steht seit 03.07.2015 unter Denkmalschutz, im gleichen Jahr feierte die GROHAG ihr 80. Betriebsjubiläum. Bei der Weltausstellung 2015 in Mailand repräsentierte die Großglockner Hochalpenstraße wiederholt Österreich, zudem läuft die Einreichung zum UNESCO-Welterbe. Mit dem 50. Todestag von Wallack steht 2016 ein weiteres Jubiläum an.

Höchste Zeit also, bisher noch nicht behandelte Aspekte seiner Planungen zu untersuchen und einzuordnen.

²⁷ Vgl. Rigele 1998, S. 80.

1. Die Entstehung von Hotelbauten im alpinen Raum (bis 1924)

„Die Österreichischen Alpenländer bieten eine reiche Fülle und eine höchst mannigfache Abwechslung, nicht nur an prächtigen wald- und mattengeschmückten Tälern, an engen, wasserreichen, wildromantischen Felsenschluchten, an schön gelegenen, liebreizenden oder wildgelagerten Alpenseen und an aussichtsreichen, windgeschützten Hochterrassen, sondern auch an grotesk gezeichneten, wildzerrissenen Bergkämmen und an ausgedehnten, großartigen Gletschergebieten.“²⁸

August Prokop, 1897

1.1. Grundbegriffe und Besonderheiten der Bauaufgabe

Der Begriff Hotel geht sowohl sprachlich aber auch in funktioneller Hinsicht auf die gleichen Wurzeln zurück wie Bauten zur Aufnahme und Pflege von Kranken: Vom spätlateinischen *hospitale* – im Sinne eines Gastschlafzimmers – abgeleitet, bezeichnet er Anlagen in denen Fremde gastlich aufgenommen werden.²⁹ Bezogen auf ihre Herkunft teilen sich verschiedene Bauten mit unterschiedlichen Bezeichnungen (Spital, Hospiz, Armen-, Kranken- und Waisenhaus, Sanatorium, Wohn- und Pflegeheim, Herberge, Hotel und Gasthof) weitgehend die gleiche Entwicklungslinie. In baulicher und funktioneller Form stehen sie alle miteinander in Verbindung.³⁰

Im Rahmen dieser Arbeit wird unter Hotel ein „Haus zur gewerblichen Beherbergung und Verpflegung von Gästen“³¹ (lat. *hospes*, der Gast) verstanden, wobei „die Abgrenzung gegen (...) Gasthaus und (...) Gasthof nicht scharf zu ziehen ist.“³² Der Begriff Hotel versteht sich hier als Qualitätsmerkmal für ein „Haus mit einem gewissen Komfort, in dem Gäste übernachten und verpflegt werden können.“³³ Koepf/Binding differenzieren zusätzlich hinsichtlich der Größe: Ein Hotel ist ein „Gasthaus mit mehr als 20 Betten, kleinere Anlagen werden Gasthof oder Pension genannt.“³⁴

Für den Nachvollzug der von Wallack 1925 gewählten Reiseroute ist es sinnvoll, bereits an dieser Stelle zwei bauliche Ausprägungen in der Geschichte der Gasthäuser näher zu betrachten:

Als Gebäude zur medizinischen Versorgung und Heilung von Kranken, bezeichnete das Hôtel-Dieu im Mittelalter vor allem Alten- und Pflegeheime. Es benötigte, im Unterschied zu Krankenhäusern, „keine großen medizinischen Spezialanlagen wie Operationssäle und Ambulanzen und keine allzu aufwändige technische Infrastruktur bis in die Zimmer hinein.“³⁵ Sie waren als kirchliche Einrichtungen nicht selten Teil einer Wohlfahrtspolitik und damit jedem unentgeltlich zugänglich.³⁶ Freilich wurden, wie

²⁸ Prokop 1897, S. 1.

²⁹ HdA 1904, S. 298.

³⁰ Jäger 2005, S. 249 und 260.

³¹ Hans Koepf, Günther Binding: Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart 2005.

³² Wasmuths Lexikon der Baukunst, Bd.5, Berlin 1937, S. 286.

³³ Jäger 2005, S. 260; aus: Günther Drosdowski (Hg.): Das Herkunftswörterbuch. Etymologie der deutschen Sprache, DUDEN Band 7, Mannheim 1989, S. 292.

³⁴ Koepf/Binding 2005, S. 249.

³⁵ Jäger 2005, S. 256.

³⁶ Koepf/Binding 2005, S. 292.

bei dem 1443 gegründeten Hôtel-Dieu in Beaune im Burgund, die reicheren Bevölkerungsschichten nicht selten besonders berücksichtigt: Für sie gab es neben dem allgemeinen Saal mit Vorhangkojen private Krankenstuben.³⁷

Das Hospiz ist – als Gasthaus, das „in einsamen Gegenden oder neben Klöstern für Reisende oder Pilger zur Beherbergung eingerichtet wurde“³⁸ – hinsichtlich Herkunft und Zweck mit dem Hôtel-Dieu vergleichbar, wenngleich der Fokus bei ersterem auf den Durchreisenden liegt. Hospize entstanden als Zwischenstationen vor allem an abgelegenen Orten entlang wichtiger Verkehrsverbindungen (z.B. an Gebirgspässen) und sollten Händlern, Pilgern aber auch Soldaten im Bedarfsfall (z.B. witterungsbedingte Verzögerungen) wochenlang Unterkunft und Schutz bieten. Oftmals wird dieser Schutzcharakter durch eine festungsartige Anlage verstärkt: Um einen Hof gruppiert oder durch eine Mauer eingefasst und durch einen geschützten Zugang betretbar stellten Hospize nicht selten strategisch wichtige Reisestützpunkte dar. Diethelm schreibt hierzu 1920: „Kaiser Karl der Große veranlasste Kirchen und Klöster zur Aufnahme von Reisenden Hospitäler, sogenannte Hospize, zu erbauen, wo denselben unentgeltlich Unterkunft und Nahrung geboten wurde. Wir finden solche Hospize besonders auf den Hauptpässen, den Heerstraßen, sowie in einzelnen Städten (...) an den Handelsstraßen (...) Oft wurden sie durch reiche Bürger gestiftet“³⁹

Hotelanlagen im Hochgebirge gehen in vielen Fällen auf Hospize zurück. Sie tragen bis ins frühe 20. Jahrhundert die ihrer ursprünglichen Funktion entsprechenden Bezeichnungen (beispielsweise das Hotel Grimselhospiz am Grimselpass oder das Hospiz auf der Passhöhe des Großen St. Bernhard). Konsequenterweise wurden die strategisch wichtigen Strecken auch für den Postverkehr genutzt und so erfüllten die vorhandenen Bauten zugleich die Funktion von Poststationen. Auch in einigen Ortschaften deuten Bezeichnungen der Hotels noch auf ihre ursprüngliche Nutzung hin, wie beispielsweise beim Hotel Poste in Bormio.⁴⁰

Die Unterscheidung zwischen Gasthöfen und Hotels ist in der Literatur lange Zeit nicht eindeutig: Im Handbuch der Architektur von 1885 lautet die Definition: „Bei den Gasthöfen wird die Trennung in Hotels (Gasthöfe hohen und mittleren Ranges) von den Gasthöfen niederen Ranges vorgenommen.“⁴¹ Erst 1894 erfolgt eine Schärfung der Begriffszuordnung: „Gasthöfe höheren Ranges werden auch Hotel genannt.“⁴² Zur Differenzierung des „höheren Ranges“ schreibt Wöhler 1911: „Der gesteigerte Luxus der Lebenshaltung findet auch in den in den letzten Jahren entstandenen Gasthäusern seinen Ausdruck und hierbei ist es vor allem der praktische Komfort, der neben dem dekorativen Komfort ein wesentliches Merkmal der höheren Rangstufe des Hotels ist.“⁴³

Die Benennung eines Gasthauses höheren Ranges als Hotel kennen wir seit dem Ende des 18. Jahrhunderts. Erst im Laufe des

³⁷ Jäger 2005, S. 256.

³⁸ Koepf/Binding 2005, S. 248.

³⁹ Diethelm 1920, S. 8.

⁴⁰ Vgl. Studienreise 1925, S. 28-30.

⁴¹ HdA 1885, S. 174.

⁴² HdA 1894, S. 216.

⁴³ Wöhler 1911, Band 2, S. 24.

19. Jahrhunderts findet diese Bezeichnung häufiger Verwendung. In London existierte bereits um 1780 ein Gasthaus mit dem Namen Nerot's Hotel, in Amerika eröffnete 1790 Corre's Hotel in New York erstmals unter dieser Bezeichnung. Der „Badische Hof“ in Baden-Baden (1807-09) gehört zu den ersten Gasthöfen in Deutschland, die sich dieser Benennung bedienten.⁴⁴ 1871 wird der Begriff Hotel erstmals in der *Allgemeinen Bauzeitung* in Verbindung mit dem Grand Hotel von Carl Tietz verwendet. In den folgenden Jahren erscheinen regelmäßig Artikel und Pläne zu Hotelanlagen. Zuvor wurden ähnliche Bautypen als Gasthof oder „Restaurazion“ bezeichnet. Ab 1897 führt auch die Zeitschrift *Der Architekt* die Rubrik „Hotels“ ein. Davor wurden diese, zusammen mit vergleichbaren Bautypen, unter „Etablissements, Pensionen und Restaurationen“ zusammengefasst.⁴⁵

Über die verschiedenen Arten von Hotels schreibt Böckmann 1884 (mit Verweis auf Guyer 1874): „Je nach seiner Bestimmung, d.h. nach dem zu bewirtenden Publikum und der Örtlichkeit sind die Hotels verschieden einzurichten.“ Für ihn sind die dabei entscheidenden Faktoren: „a) der Charakter des Verkehrs, welcher entweder ein schnell wechselnder Passantenverkehr (namentlich in Handels- und Fabrikstädten), oder ein langsam wechselnder in Folge langen Aufenthalts der Gäste im Hotel (Pensions-Hotels in Kurorten etc.), ist; b) der Rang bzw. die Ansprüche der zu erwartenden oder heran zu ziehenden Reisenden; c) die Lage und Beschaffenheit des Bauplatzes: ob frei oder gar ungewöhnlich hoch und exponiert gelegen, ob auf billigem, unbeschränktem oder theurem und eingeengtem Terrain.“ Von einer auf diesen Faktoren basierenden Einteilung der Hotels sieht Böckmann aufgrund der unbestimmbaren Zahl an Varianten und Kombinationen ab: „In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ist das Hotel ein Kompromiss-Hotel.“

Der letztlich maßgebende Gesichtspunkt ist für ihn die Art des Gästeverkehrs. Er unterscheidet zwischen: „a) Passanten-Hotels, für kürzeren Aufenthalt von Reisenden bestimmt und auf deren Verpflegung eingerichtet, darunter die durch ihre Lage eigenartigen Stations- (Eisenbahn- bzw. Hafen-) Hotels und Berg- (Aussichts-) Hotels;“ und „b) Hotels für längeren Aufenthalt, entweder mit Verpflegung der Gäste im Hause (Pensionen) oder mit Ausschluss einer solchen Verpflegung (Chambre-Garni-Hotels).“⁴⁶ Auch von der Hude unterscheidet 1904 (ebenfalls mit Verweis auf Guyer 1874) hinsichtlich Kategorisierung des Hotels nach Art der Gäste: „a) Der Gasthof dient in erster Reihe für Vergnügungs- und Erholungsreisende; b) derselbe ist hauptsächlich auf den Besuch von Kaufleuten oder Geschäftsreisenden berechnet; c) er ist nicht allein für den Fremdenbesuch, sondern auch für den örtlichen Verkehr, sowie zur zeitweisen Abhaltung von Festlichkeiten bestimmt.“⁴⁷

Eine auf der Aufenthaltsdauer basierende Einteilung der Betriebsart, mit der Unterscheidung zwischen Passanten-Hotels und Hotels für längeren Aufenthalt (Familienhotels) hat sich in letzter Konsequenz durchgesetzt und ist bis heute in Verwendung. Wobei es

⁴⁴ Wenzel 1991, S. 13.

⁴⁵ Vgl. DA 1895, DA 1896 und DA 1897, jeweils Inhaltsblatt. Sowie DA 1903: „Gasthöfe“.

⁴⁶ BdA 1884, S. 768.

⁴⁷ HdA 1904, S. 299.

auch hier Mischformen gibt. Neben den verschiedenen Ausprägungen der Betriebsart lassen sich hinsichtlich Verpflegungsart Hotel garni, Hotelpension und Vollhotel voneinander abgrenzen. Beim garni Betrieb erhält der Gast nur Frühstück, aber keine zusätzlichen Mahlzeiten. Pensionen dienen der längeren Aufenthaltsdauer, wochen- oder monatsweise Vermietungen waren bis ins frühe 20. Jahrhundert nicht unüblich, ebenso die festgelegten Mahlzeiten. Den höchsten Verpflegungsstandard (freie Speisenauswahl) bietet das mit einer Vollpension vergleichbare Vollhotel. Zudem ergibt sich eine weitere Unterscheidung aus der – vom Standort abhängigen – Betriebsdauer: Hotels in der Großstadt waren und sind meist ganzjährig geöffnet, während die Häuser in den Kur- und Badeorten, sowie im Hochgebirge, ihrer Lage entsprechend oft nur in der jeweiligen Saison (Frühling, Sommer, Winter) betrieben wurden und werden.⁴⁸

Der Rang eines Hotels war bereits in den Anfängen abhängig von dem architektonischen, technischen und organisatorischen Aufwand und dem Rang der Gäste selbst.⁴⁹ Wöhler schreibt dazu 1911: „In der Gesamtdisposition unterscheidet sich das Hotel höheren Ranges von dem niederen Ranges durch umfangreichere Anlage der Empfangs- und Gesellschaftsräume, durch deren reichere Ausstattung und durch komfortablere Anordnung der Zimmer. Ein gewisser Raumluxus ist das Merkmal des höheren Ranges. Die Anordnung einer größeren Anzahl Bäder im Zusammenhange mit den Zimmern, entspricht den Forderungen des anspruchsvollen Reisenden, der das Hotel höheren Ranges aufsucht. Aus der örtlichen Lage und dem Reisezweck des Publikums ergeben sich mannigfaltige Unterscheidungen für Hotels höheren Ranges.“⁵⁰ Zugleich wurde in Selbstdarstellung und Werbung – durch den entsprechend ausgewählten Hotelnamen sowie Darstellung des illustren Gästekreises – der Anspruch des Betriebes zum Ausdruck gebracht und gezielt das entsprechende Klientel angesprochen.⁵¹ Luxushotels gehören naturgemäß zu den hochrangigen Hotels. Es gibt sie mit mehr oder weniger exklusiver Ausstattung in zahllosen unterschiedlichen Abstufungen und Ausprägungen. Uns soll an dieser Stelle der gemeinsame Nenner genügen: Luxushotels sind je nach Lage in aller Regel Betriebe für Vergnügungs- und Erholungsreisen. In der Großstadt dienen sie oft auch geschäftlichen Zwecken.⁵²

1909 spricht Josef Lux das Hotel als „Bauproblem“ an, und weist auf die notwendige Synthese von Klinik, Komfort und Maschine hin. Das „Problem“ beruht seiner Ansicht nach auf drei Prinzipien: „dass das Haus funktioniere maschinenmäßig, wie ein tadellos konstruierter Apparat; dass es in den Einrichtungen auf der Höhe des Wagon-lits stehe; dass es in Bezug auf Hygiene und Reinlichkeit, auch was die Gebrauchsgegenstände betrifft, klinischen Anforderungen entspreche.“ Es ist für ihn somit klar, dass „das Problem nicht in den Fragen des guten Geschmacks oder der künstlerischen Gestaltung liegt; es liegt lediglich in der technischen und konstruktiven Durchführung, in der Grundrisslösung und in der

⁴⁸ Wenzel 1991, S. 24; HdA 1904, S. 300.

⁴⁹ Wenzel 1991, S. 27.

⁵⁰ Wöhler 1911, Band 2, S. 24.

⁵¹ Wenzel 1991, S. 20-21.

⁵² Vgl. Wöhler 1911, Band 2, S. 25; HdA 1933, S. 31, 39 und 42.

Forderung des höchsten Komforts, erreicht mit dem geringsten Aufwand von Zeit und Mitteln.“⁵³ Im Folgenden werden die wesentlichen „technischen und konstruktiven“ Besonderheiten von Hotelanlagen im Hochgebirge dargestellt.

Nach Wöhler hat der „von Jahr zu Jahr zunehmende Besuch der Berge (...) den Bau von Hotels in bevorzugten Gegenden gefördert. Je weiter sich das Berghotel seiner Höhenlage nach von dem Stadthotel entfernt, desto mehr prägen sich die Eigenarten dieser Anlagen gegenüber denen des Stadthotels aus.“⁵⁴ Auf diese Eigenarten geht Guyer bereits 1885 ein, indem er schreibt: „Um den Genuss der Aussicht von einem Berge oder einem schönen Punkte zu sichern, so sind die Communications-, Concurrenz- und climatischen Verhältnisse zu berücksichtigen.“⁵⁵ Er spricht damit die drei maßgebenden Gesichtspunkte für die Planung von Gebirgshotels, die 1925 auch Wallack aufgreifen wird, an: Bequemlichkeit der Verkehrsanbindung, Seltenheit und Wirkung des Angebots, Witterung. Alle angeführten Aspekte ergeben sich aus der Lage. Die Lage wiederum führt zu zwei grundsätzlichen Überlegungszweigen: Einerseits gibt es wirtschaftliche, andererseits bauliche Konsequenzen, wobei auch hier fließende Übergänge vorhanden sind.

Der saisonale Betrieb führt zu maßgeblichen wirtschaftlichen Folgen: Bau, Erhaltung und Unterhalt müssen sich in weitaus kürzerer Zeit finanzieren.⁵⁶ Um die Rentabilität zu sichern setzten viele Häuser auf traktweisen oder geschloßweisen Betrieb. Wallack bemerkt diesbezüglich: „Nur mit Zuhilfenahme der sogenannten beschränkten Benützung der Hotelräumlichkeiten vor und nach der Hauptsaison ist es möglich, diese Betriebe wirtschaftlich zu gestalten, da auf diese Weise nicht nur an Heizmaterial sondern auch an Personal wesentlich gespart wird.“⁵⁷

In den meisten Fällen wurde zunächst nur relativ klein gebaut (orientiert an der durchschnittlich sicheren Maximalbelegung der Betten) und erst bei Bedarf mittels Anbauten oder freistehenden Dependancen erweitert. Wallack beobachtet dies auf seiner Studienreise 1925 und bemerkt, „dass die Hotels erst im Laufe der Zeit vergrößert oder durch Dependancen erweitert wurden. Riesenbauten aus einem Guss findet man nur selten und fast ausschließlich in den Talstationen.“⁵⁸ Anders als die von Wallack beschriebenen freistehenden Hotelanlagen, nahmen städtische Hotels oftmals von Beginn an einen ganzen Baublock ein. Wo dies zunächst nicht möglich war, erfolgten Erweiterungen innerhalb des jeweiligen Blockes durch entsprechende Einbeziehung der Parzellen.

Zudem muss das Berghotel laut Wöhler „mit anderen Voraussetzungen beim Wirtschaftsbetriebe rechnen, als das Stadthotel. Zunächst wird in vielen Fällen die Versorgung mit Lebensmitteln schwieriger und umständlicher sein, weshalb größere Räume für Vorräte zur Verfügung stehen müssen (...) Die Lage fern von der Stadt und ihren Lieferanten zwingt zur Selbstanfertigung von

⁵³ Lux 1909, S. 17.

⁵⁴ Wöhler 1911, Band 2, S. 52-53.

⁵⁵ Guyer 1885, S. 56.

⁵⁶ Vgl. Prokop 1897, S. 23; Diethelm 1920, S.44-45.

⁵⁷ Studienreise 1925, S. 27.

⁵⁸ Studienreise 1925, S. 30.

Gegenständen des Gebrauchs und der Verpflegung.“ In Verbindung mit Milchwirtschaften und Pferdeställen spricht Wöhler außerdem die unerlässliche Anlage von Nebengebäuden an.⁵⁹

Weiters erwies sich der Restaurationsbetrieb durch die besonders kurzen Aufenthalte der Besucher (1-2 Nächte) als bedeutend wirtschaftlicher als der Beherbergungsbetrieb. Eine typischerweise geringe Bettenzahl im Verhältnis zur Tischzahl war die Folge. Laut Böckmann überwiegte zudem die Zahl an Zimmern mit nur einem Bett.⁶⁰

Die Maximierung der Sitzplätze führte (nicht zuletzt Zugunsten der „schönen Aussicht“) in baulicher Hinsicht zur Ausbildung von großen Terrassen. Wöhler hierzu: „Das Berghotel in seiner freien Lage wird meist auf billigem Grund und Boden errichtet, so dass die Flächenausdehnung nicht durch teuren Grunderwerb eingeschränkt wird. Deshalb ist die Anlage ausgedehnter Veranden nicht sonderlich kostspielig, für den Gast aber äußerst angenehm.“⁶¹

Die landschaftlichen und klimatischen Gegebenheiten beeinflussen die Bauweise maßgeblich. Böckmann bemerkt diesbezüglich: Berghotels „müssen in der Regel in ihrer Konstruktion und Ausrüstung von den einfachsten Mitteln Gebrauch machen, da ihre Saison – die Zeit, wo sie benutzt werden – nur sehr kurz ist und auch die Baumaterialien durch den Transport auf hohe und entfernt gelegene Punkte sehr verteuert werden.“⁶² Neben der Materialverfügbarkeit und den Möglichkeiten des Materialtransports, der Wasser- und Energieversorgung, wirkte sich ebenso die Witterung auf konstruktive und ästhetische Überlegungen aus. Eine Unterkellerung war oft schwierig und daher unwirtschaftlich, die übliche horizontale Dreiteilung (Geschoß mit den Wirtschaftsräumen, Erdgeschoß mit Organisation und Speisesälen, Obergeschoße für Zimmer) musste den Gegebenheiten angepasst werden. Die Wirtschaftsräume kamen nach Möglichkeit und Bedarf ins Erdgeschoß oder wurden in den Hang gelegt. Meist entstanden zusätzliche Wirtschaftsgebäude.

Die Ausrichtung zur Sonne und der konstruktive Wetterschutz kennzeichnen weitere Kernaspekte des Bauens im Gebirge. Insbesondere der Schutz vor der Witterung wirkt sich in Verbindung mit dem Baumaterial auf das Erscheinungsbild aus. Gemäß Diethelm muss der Architekt beim Entwurf „Rücksicht darauf nehmen, wohin das Gebäude zu stehen kommt, es muss in die Gegend und Landschaft passen, es muss bodenwüchsig sein, es muss baukünstlerisch den Witterungsverhältnissen entsprechen.“⁶³ Wallack notiert auf seiner Studienreise, dass besonders in den höchsten Lagen die Fenster der Hotels mit Holz- oder Blechläden gegen Sturm, Regen und Schnee geschützt sind.⁶⁴ Wöhler geht zusätzlich auf die Orientierung und Grundrissdisposition ein: „Da die Berghotels im allgemeinen Zentralheizung nicht erhalten, muss die Sonnenlage möglichst vieler Zimmer erstrebt werden.“⁶⁵

⁵⁹ Wöhler 1911, Band 2, S. 54-55.

⁶⁰ BdA 1884, S. 771.

⁶¹ Wöhler 1911, Band 2, S. 53.

⁶² BdA 1884, S. 771.

⁶³ Diethelm 1920, S. 180.

⁶⁴ Studienreise 1925, S. 22.

⁶⁵ Wöhler 1911, Band 2, S. 54.

Auch hinsichtlich Innenausstattung gilt es, das Klima zu berücksichtigen. Prokop bemerkt hierzu: „Man wählte für die Wohnräume Holzwollwände, weil in Alpenhöhen (1200 bis 1500 m) diese Schlaf- und Wohnräume viel behaglicher und wohnlicher sind und man in solchen nicht das unangenehme Frösteln, wie in Steinbauten, verspürt.“⁶⁶

Zusätzlich zu den „Regeln für den, der in den Bergen baut“ (1913) formuliert Adolf Loos 1913/1914 bezüglich der von Prokop angesprochenen Behaglichkeit: „Für ein Berghotel sind Loggien am angenehmsten, Balkone sind es nicht, weil nicht alle Menschen schwindelfrei sind, und denen sind dann die vorragenden Balkone nicht angenehm, weil man doch auch die Höhe der Stockwerke und der Berge, auf denen sich das Hotel erhebt, mitbedenken muss.“⁶⁷ Loos geht zudem auch auf jene Gäste ein, die nicht nur zum einmaligen Speisen auf der Terrasse kommen sondern einen längeren Aufenthalt planen, und beschreibt ihre zeitgenössischen Bedürfnisse: „In ein Berghotel kommen die Leute doch nicht wie nach Wien auf ein bis drei Tage, sondern für ein bis zwei Monate, bringen also viele Toiletten mit und wissen nicht wohin mit dem Gepäck. Die Koffer stehen die Korridore entlang, was unschön aussieht und unbequem ist, wenn sich die Leute die Toiletten holen. Die Kofferzimmer können vermietet werden. Unter den Zimmern muss überall eine Türverbindung sein, damit man mehrere Räume ineinandergehend vermieten kann. (...) Die Türen sind natürlich Doppeltüren und werden, wenn zwei Wohnungen vermietet werden, ausgehoben und ins Depot gebracht.“⁶⁸

Wenngleich in der einschlägigen Literatur keine verbindliche Definition für den Begriff Alpenhotel besteht, herrscht zumindest bezüglich des Begriffs Gebirgshotel zunächst freilich Konsens hinsichtlich Lage, Verbindung mit einer „schönen“ Aussicht und Benutzerkreis (anfangs für mehrwöchige Kur- und Sommerfrische-Aufenthalte, später Ziel tageweiser Vergnügungsreisen). Einigkeit gibt es auch bezogen auf den von der Lage zwar abhängigen, insgesamt aber weitgehend fließenden, Übergang zwischen Pasanten-Hotels und Hotels für längeren Aufenthalt. Eine eindeutige Zuordnung gibt es nicht: Prokop versucht den Begriff zu schärfen indem er den saisonabhängigen Betrieb als Kriterium für die „wahren Alpenhotels“ nennt.⁶⁹ Wöhler differenziert weiter: „Jedes Hotel in den Bergen, sei es Mittel- oder Hochgebirge, dient lediglich dem Erholungsreisenden und trägt somit den Stempel des Luxushotels.“⁷⁰ Kunz zeigt zwar im Katalogteil unter der Rubrik Gebirgshotels einige Beispiele, ein begleitender Text, der auf die Besonderheiten eingeht, fehlt jedoch.⁷¹ Noch vager erfolgt das Einordnungssystem im Handbuch der Architektur. Ein Gebirgshotel wird nicht angeführt, es gibt lediglich das „Luxushotel in landschaftlich schönen Gegenden.“⁷²

⁶⁶ Prokop 1897, S. 18.

⁶⁷ Nach Notizen eines Teilnehmers an einem von Adolf Loos veranstalteten Seminar in der Schwarzwaldschule, 1913/1914. Opel 2010, S. 461-462.

⁶⁸ Opel 2010, S. 461-462.

⁶⁹ Prokop 1897, S. 3.

⁷⁰ Wöhler 1911, Band 2, S. 53.

⁷¹ Vgl. Kunz 1930, S. 77-80.

⁷² Vgl. HdA 1933, S. 42-46.

Nicht zuletzt aufgrund von Wallacks Benennungsschema für die Hotels an der Großglockner Hochalpenstraße (z.B. „Alpenhotel Piffkaar“) wird im Folgenden der Begriff Alpenhotel für Hotelbauten verwendet, die: a) im Mittel- und Hochgebirge liegen, b) Luxushotels, und dabei Mischformen aus Passanten- und Familienhotels sind, und c) für Saisonbetrieb ausgelegt sind. Wallack verfeinert – die Großglockner Hochalpenstraße im Hinterkopf – die Kategorienbildung hinsichtlich Lage indem er unterscheidet, ob das Hotel in der „Talstation“, entlang der Straßenführung oder am Scheitelpunkt liegt (siehe Kapitel 2).⁷³

⁷³ Studienreise 1925, S. 21.

1.2. Frühe Gästestrukturen und Reisemotive

Die zunehmende Häufigkeit des Begriffes Hotel verdeutlicht die Verknüpfung dieser Bauaufgabe mit dem 19. Jahrhundert. Durch ihre spezifischen Entstehungsbedingungen ist sie eng den wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen dieser Zeit verflochten: „Die Zahl der Reisenden, die nicht bei Verwandten oder Bekannten Unterkunft fanden oder suchten und somit die Existenzgrundlage für Gasthöfe bildeten, erhöhte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts in einem bis dahin unbekanntem Maße.“⁷⁴ Eine Voraussetzung für das zunehmende Reiseaufkommen bildete der Ausbau der Eisenbahnlinien und das damit verbundene dichtere Verkehrsnetz: „Private Unternehmer fordern den Ausbau des Verkehrswesens, insbesondere der Eisenbahn und Dampfschiffahrt, und schaffen sich damit die Voraussetzungen für ihre eigene Mobilität. Die Eisenbahnlinien, welche in England bereits in den dreißiger und vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts ausgebaut werden, dienen in erster Linie der rationellen Beförderung von Waren und Arbeitskräften. Daneben werden sie für viele Menschen zum bevorzugten Transportmittel, um rasch und bequem für einige Zeit dem Alltag zu entkommen.“⁷⁵ Als neues Massenverkehrsmittel war die Eisenbahn gegenüber anderen nicht nur bequemer, sondern auch bedeutend schneller. Zudem wuchs der Einfluss der großen Bahnhöfe auf Bau und Rentabilität von Gasthöfen und Hotels. Neben den technisch-materiellen Ursachen gab es neue Beweggründe für die Fahrten: Der wirtschaftliche Aufschwung während der Industrialisierung führte zur Etablierung neuer Handelsbeziehungen, die auf gegenseitige Besuche angewiesen waren. Doch nicht nur Handels- und Geschäftsreisen, sondern auch Vergnügungs- und Bildungsfahrten im Sinne der Grand Tour des europäischen Adels des 18. Jahrhunderts wurden unternommen. Neben Reisen in Bäder (Badereisen) oder in die Schweiz (Schweizerreisen) etablierten sich zudem seit dem Ende des 19. Jahrhunderts Vergnügungsreisen in Städte. Großereignisse, wie die Weltausstellungen in Paris und Wien oder die Besuche gekrönter Häupter, wirkten sich auf das Reiseaufkommen und den damit verbundenen Hotelbau aus.⁷⁶ Weiters förderte die Entwicklung der neuartigen Reisebüros – das älteste wurde 1845 in England von Thomas Cook (1808-1892) gegründet – in Verbindung mit der seit Mitte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Reiseliteratur die Vergnügungsreisen von Gruppen aber auch Privatreisen von Einzelpersonen. Handbücher wie die Führer von Karl Baedeker boten neben den bis dahin üblichen Reisebeschreibungen auch Empfehlungen für Unterkünfte. Reisen wurden zunehmend leichter organisierbar, zahlreiche Ziele und Sehenswürdigkeiten einem stetig wachsenden bürgerlichen Publikum erschlossen.⁷⁷

Erstmals ermöglichen die neuen verkehrstechnischen Errungenschaften und die damit verbundenen organisatorischen Erleichterungen einer großen Anzahl Menschen weite Distanzen in relativ kurzer Zeit zu überwinden. Eduard Guyer, der im 19. Jahr-

⁷⁴ Wenzel 1991, S. 13.

⁷⁵ Rucki 1989, S. 14.

⁷⁶ Wenzel 1991, S. 13-14.

⁷⁷ Vgl. Rucki 1989, S. 16 und Wenzel 1991, S. 14-15.

hundert die einflussreichsten Texte über das Hotelwesen veröffentlichte spricht sich 1874 in seinem Buch „Das Hotelwesen der Gegenwart“ für den Wandel im europäischen Reiseverhalten aus und versteht diesen durchaus als Prozess des sozialen Fortschritts: „Vor dreißig Jahren traf man in der Schweiz beinahe nur Fußreisende, welche nur dann und wann einmal im Flachlande die Post benutzten und Reisende, hauptsächlich ganze Familien, die ihren eigenen Wagen, oft auch eigene Pferde mit sich führten, anhielten, wo es ihnen gefiel und weiter fuhren, wann sie sich satt gesehen. Unbestreitbar war der Genuss bei solchen Reisen ein größerer als heutzutage und wurde die Kenntnis der Gegend, des Volkes, seines Lebens und seiner Sitten eine sicherere, klarere, sowie der Eindruck der landschaftlichen Schönheiten und der Reiseerlebnisse nachhaltiger. Allein es gehörte viel Zeit und viel Geld dazu, und da beinahe Jedermann gern reist, ohne immer mit bestem Willen zu den Glücklichen gezählt werden zu können, die frei und ungehindert über beide Bedingungen verfügen, so sind im Interesse der Mehrzahl die Veränderungen zu begrüßen, welche das Reisen Jedermann ermöglichen, und dies umso mehr, als die jetzige Lebensweise der meisten Personen das Reisen zu einer Nothwendigkeit, zu einem Bedürfnis macht. Das Ungesunde und Fieberhafte im Haschen und Jagen nach Reichthum und Genuss lässt sich am besten durch eine zeitweilige Entfernung vom Schauplatze der aufreibenden Thätigkeit und durch den wohlthätigen Einfluss der frischen Natur, veränderter Luft und einen Wechsel der Lebensweise ausgleichen.“⁷⁸ Guyer gesteht durchaus ein, dass im 19. Jahrhundert – mehr denn je – das Reisen eine Frage des Geldes ist. Die Gewinne der Industrialisierung und damit auch das Vorrecht des Reisens werden durch privilegierte Gesellschaftsschichten in Anspruch genommen. Diese Schichten vergrößern sich allerdings stetig und werden zunehmend durch ein erstarktes Bürgertum, und weniger durch adelige Kreise, gebildet.⁷⁹

Bezogen auf die Vereinfachung der Reise selbst, sieht John Diethelm – ebenfalls Schweizer – 1920 in seiner Publikation „Handbuch des schweizerischen Hotelbaus“ aus der Sicht des Gastgewerbes nicht nur Vorteile: „Diese große Reisebeweglichkeit wird erleichtert durch die guten Verkehrsverhältnisse und die kurzfristigen billigen Eisenbahnfahrkarten, welche der Allgemeinheit an einem einzigen Tag weite Reisen gestatten. Auch zu gute Verkehrsmittelverhältnisse haben anscheinend ihre Schattenseite. Gewiss, ein großer Fremdenstrom gelangt dadurch in die entferntesten Berggegenden, aber ebenso rasch und leicht können die Fremden bei einem ungünstigen Witterungsumschlag ihren Aufenthaltsort wieder verlassen und kürzen durch ihre Abreise die Saison.“⁸⁰

„Eine aussagekräftige Quelle zur Soziologie der Ferienreisenden“ nennt Isabelle Rucki die seit Mitte des 19. Jahrhunderts in jedem größeren Kurort und in den meisten Hotels regelmäßig geführten Gästebücher und Fremdenlisten: Diese Listen beinhalten Namen sowie Herkunftsländer der Gäste, Angaben über Zweck der Reise

⁷⁸ Guyer 1874, S. 8.

⁷⁹ Rucki 1989, S. 14-15.

⁸⁰ Diethelm 1920, S. 44.

oder Aufenthaltsdauer fehlen. „Wer einen Adelstitel besitzt, fügt ihn seinem Namen meist bei, (...) Gäste aus bürgerlichem Milieu lassen nur von Fall zu Fall etwas über ihren sozialen Rang verlauten.“⁸¹

Bezogen auf die Auswertung der Quellen sowie Forschungsarbeiten zur Geschichte des Schweizer Fremdenverkehrs formuliert Rucki grundsätzliche Rückschlüsse auf die soziale Struktur der Ferienreisenden des 19. Jahrhunderts: „Die Vertreter der Adelsaristokratie machen einen verschwindend kleinen Teil der erfassten Gäste aus (...) Das Gros der Feriengäste setzt sich während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus Vertretern der Finanzaristokratie und des Bildungsbürgertums zusammen. Zu den meistgenannten Berufsgruppen gehören Industrielle, Wirtschaftsmagnaten, Berufsoffiziere, Staatsbeamte, Kaufleute, Professoren und andere Akademiker wie Ärzte und Juristen. Nicht zu unterschätzen ist schließlich die Zahl der Gäste aus dem breiten Mittelstand. Berufsangaben wie Bäcker, Musiker oder Metzger weisen darauf hin, dass im 19. Jahrhundert ausschließlicher als je zuvor der Geldbesitz und nicht mehr die Standeszugehörigkeit darüber entscheidet, ob jemand Zutritt zur feinen Gesellschaft hat oder nicht.“⁸² Die Frage nach den Motiven des Reisens beantworten Fremdenbücher und Gästelisten des 19. Jahrhunderts nicht. Erneut liefert uns Eduard Guyer – als Beobachter der frühen Tourismus- und Hotelgeschichte – durch seine Kategorisierung der Reisenden in drei Gruppen: Geschäftsreisende, Kurgäste und Vergnügungsreisende, die entscheidenden Stichworte. Im Rahmen dieser Arbeit beschäftigen wir uns mit den beiden letztgenannten Gästegruppen in Verbindung mit dem alpinen Erholungs- und Vergnügungstourismus.⁸³

Die Reisegesellschaft des 19. Jahrhunderts setzte sich neben den Vergnügungstouristen auch aus kranken oder geschwächten Menschen zusammen, die aus gesundheitlichen Gründen einen Bäder- oder Höhenkurort aufsuchen. Zu den ältesten bekannten Heilpraktiken, die eine Reise und das Verbleiben an einem fremden Ort erforderlich machen, zählt die bereits von den Römern praktizierte und seit dem Hochmittelalter kontinuierlich entwickelte Bäder- oder Trinkkur. Das Bäderwesen verband „schon immer den nüchternen Zweck der Heilung mit dem Wunsch nach Unterhaltung, Spiel und körperlicher Betätigung (...) Häufig sind es gerade die Kurgäste eines Heilbades, die am Rande des Kurrituals die Schönheiten der Landschaft entdecken und als erste die Bäderkur zugunsten eines zweckfreien Erholungsurlaubes aufgeben.“⁸⁴ Internationale Modebäder mit mondänem Ruf, wie Karlsbad, Marienbad oder Baden-Baden, zwingen andere Regionen zur Aufbesserung ihres Angebots. Die entstehenden aufwendigen Kurhausbauten des 19. Jahrhunderts verdeutlichen die wachsende Bedeutung der „Fahrt ins Bad“. Immer häufiger werden die Bauten in abgelegenen Tälern – eben dort wo Heilquellen vorkommen – in denen noch keine Spuren der Industrialisierung sichtbar sind, errichtet. Hier, wo weder Paläste, Fabriken noch städtische Wohn-

⁸¹ Rucki 1989, S. 15.

⁸² Rucki 1989, S. 16.

⁸³ Rucki 1989, S. 16.

⁸⁴ Rucki 1989, S. 17.

häuser „ein Muster für die neuen Aufgaben der Herbergsarchitektur abgeben könnten, werden die Kurhäuser zu den unmittelbaren Vorbildern der Hotelbauten für Vergnügungsreisende. Andererseits bleibt zu bedenken, dass zu diesem Zeitpunkt die typologischen und architektonischen Vorbilder international längst greifbar geworden sind. An den Akademien sowie durch Bücher und Zeitschriften wird ein vielfältiges Bild der historischen und zeitgenössischen Architektur vermittelt, so dass ein Architekt des 19. Jahrhunderts auch ohne die Orientierungshilfe eines regionalen Vorbildes in der Lage ist, einen effizienten und modernen Hotelbau zu entwerfen.“⁸⁵

Gegenüber der Bäderkur ist die medizinische Höhenkur – sie dient der Bekämpfung von Lungenkrankheiten – ein relativ neues Heilverfahren. Insbesondere der Tuberkulose, die sich aufgrund des sozialen Elends massiv ausbreitet, steht man im industrialisierten Europa, medizinisch gesehen, machtlos gegenüber. Der im Großstadtmilieu des 19. Jahrhunderts durch unhygienische Wohn- und Arbeitsbedingungen, Alkoholismus und mangelhafte Ernährung geschwächte menschliche Organismus ist besonders empfänglich für Krankheitserreger wie den Tuberkelbazillus. Zunächst (der Impfstoff BCG wird in den 1920er Jahren entdeckt) können nur die Symptome bekämpft werden: „Die einzige erfolgversprechende Methode zielt darauf ab, dem angegriffenen Organismus mittels einer hygienischen und diätetischen Kur seine natürliche Widerstandskraft zurückzugeben, um damit ein weiteres Fortschreiten der Krankheit hinauszuzögern oder gänzlich zu stoppen.“⁸⁶ Die Nachricht über die neue Heilmethode breitet sich rasch über Europa aus und setzt Tausende tuberkulös erkrankter Menschen in Bewegung; „auf der Flucht vor einer tödlichen Krankheit sind sie bereit, eine lange und kostspielige Kur auf sich zu nehmen und auf unbestimmte Zeit- häufig für den Rest ihres Lebens in einen Kurort zu fahren. Solch ein Erholungsaufenthalt im Gebirge oder am Meer bleibt während des 19. Jahrhunderts einer privilegierten Minderheit vorbehalten, denn nur sie kann sich den teuren Platz in einem Sanatorium oder Grand Hotel überhaupt leisten. Dem dringenden Bedarf nach gemeinnützigen Volkssanatorien wird, von einigen frühen Ausnahmen abgesehen, erst nach der Jahrhundertwende baulich nachgekommen.“⁸⁷

1865 erreichen die ersten Winterkurgäste Davos. Das in dieser Gebirgslandschaft vorherrschende trockene Klima und die erregere Höhenluft wirken sich – gemäß den ersten medizinischen Befunden – außerordentlich günstig auf die Heilung von Lungenkrankheiten aus. Der in Davos ansässige Arzt Alexander Spengler veröffentlicht 1869 eine vielbeachtete Schrift über die Landschaft Davos als Kurort gegen Lungenschwindsucht. „Die medizinische Propaganda des Doktor Spengler paart sich mit dem Geschäftssinn des Holländers Jan Willem Holsboer, der zur gleichen Zeit in Davos eintrifft und den Ort innerhalb weniger Jahre in eine weltbekannte Höhenstation verwandelt.“⁸⁸

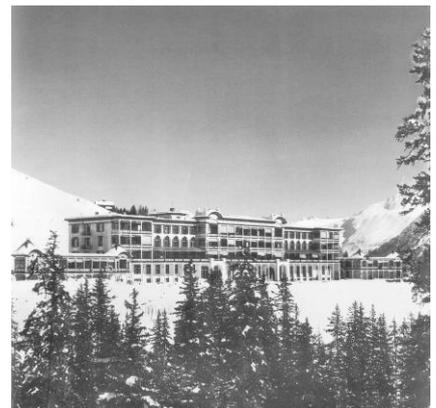


Fig. 1: Sanatorium Schatzalp, Davos (1899-1900), Gerhard & Heafeli, Fotografie 1909.

⁸⁵ Rucki 1989, S. 21.

⁸⁶ Rucki 1989, S. 22.

⁸⁷ Rucki 1989, S. 22.

⁸⁸ Rucki 1989, S. 22.

Laut Rucki bewegt sich die erste Generation der Kurgäste häufig ohne ärztliche Kontrolle in offenen Kurhäusern, Hotels oder Privatvillen. „Bis in die 1870er Jahre wird das Dorfbild in der Hauptsache durch klassizistische Bauten mit Steildächern geprägt. Dann setzt sich in Davos das Flachdach als neue Form und Konstruktion durch und verleiht dem Ort ein unverwechselbares Gesicht. Dieser bauliche Aspekt kreuzt sich wenige Jahre später mit neuen funktionellen Forderungen an den Sanatoriumsbau: 1889 führt der Arzt Karl Turban in Davos die Liegekur ein und verwendet sich öffentlich dafür, dass Tuberkulose von nun an nur noch in geschlossenen Etablissements behandelt werden dürfen. Architektonisch bedeutet dies eine Abkehr vom offenen Pavillonsystem hin zum isolierten, hygienischen Monumentalbau. Freie Lage mit optimaler Besonnung, Flachdach mit Sonnenterrasse, individuelle und gemeinsame Liegeterrassen sowie äußerste Sauberkeit werden zu den Richtlinien im modernen Sanatoriumsbau. (...) Die Illusion einer Genesung, welche sich von der perfekten Sauberkeit in den Höhenkliniken nährt, ist – zumal für die Klasse der Wohlhabenden – in ein Klima von Behaglichkeit und Luxus eingebettet. Das Sterben vieler Lungenkranker während einer Höhenkur soll sich wenigstens in einem würdevollen Rahmen vollziehen. (...) Kein Bautypus kommt dem Ideal der Verschmelzung reiner Zweckhaftigkeit mit verschwenderischem Luxus so nahe wie das Sanatorium aus der Jahrhundertwende.“⁸⁹

Das Publikum, welches erstmals ohne repräsentative oder politische Absicht und auch nicht aus Gesundheitsgründen das Mittel- und Hochgebirge bereist, setzt sich zusammen aus Naturfreunden (insbesondere von den neu gegründeten Alpenvereinen ausgehend), Besuchern historischer und natürlicher Sehenswürdigkeiten (aus der Stadt aufs Land reisende Sommerfrischler) oder Wissenschaftlern (Geologen und andere Naturforscher). Das Reisebedürfnis hatte sich gewandelt und das zweckgebundene Reisen (Pilgerreisen, Lehr- und Wanderjahre, kriegerische und klimatische Gründe) wurde zunehmend durch die Lust, zum in der Ferne liegenden Vergnügen aufzubrechen, verdrängt.⁹⁰ Doch weder allein die neue noble Lebensform noch die neuen Reismöglichkeiten sind die entscheidenden Gründe, weshalb immer mehr Menschen aus reinem Vergnügen die malerischen Orte in den Alpen aufsuchen, um ausgerechnet dort das luxuriöse Leben im Hotel zu genießen. Bis ins Jahrhundert der Aufklärung setzte sich nämlich niemand freiwillig den gefürchteten Naturgewalten der Berge aus. Die wesentlichen Voraussetzungen für den Wandel der ästhetischen Wahrnehmung der Landschaft lieferten das wachsende wissenschaftliche und literarische Interesse an den Alpen: „Zwischen 1702 und 1711 durchwandert der Schweizer Arzt und Naturforscher Johann Jakob Scheuchzer (1672-1733) Sommer für Sommer den schweizerischen Alpenraum und veröffentlicht daraufhin die „Itinera alpina“, eine detaillierte, mit topographischen Karten und Landschaftsbildern illustrierte Abhandlung über die Alpen. Scheuchzer ist einer der ersten Forscher, der aus wissenschaftlicher Neugier jahrelang im Gebirge umherstreift, um seine Beobachtungen danach in einem umfangreichen, gedruckten Œuv-

⁸⁹ Rucki 1989, S. 22-23.

⁹⁰ Rucki 1989, S. 28.

re festzuhalten. Zwei Elemente in diesem Werk sind von grundlegender Bedeutung für die spätere touristische Entdeckung der Alpen: Zum einen nehmen Scheuchzers wissenschaftliche Beschreibungen den Menschen etwas von ihrer Angst vor dem unbekanntem Gebirge, zum anderen ist er als Arzt von der gesundheitsfördernden Wirkung des Höhenklimas überzeugt und damit ein der Zeit weit vorausgreifender Pionier der klimatischen Höhenkur.⁹¹ Rucki weiter: „Die Alpenwelt als Stärkungsmittel für den ermüdeten menschlichen Körper und Geist (...) Im Gegensatz zur verweichlichten Zivilisation in den Städten und an den Höfen versinnbildlicht das Gebirge mit seiner einfachen Bergbevölkerung als einziges noch die Idylle einer unverdorbenen, gesunden und sittenstarken Welt. Die Natur erhält eine neue Bedeutung, sie konnotiert erstmals eine idealisierte, unwiederbringliche Vergangenheit. (...) Die ästhetische Annäherung an die Natur gewinnt im gleichen Masse an Bedeutung, wie sich der Mensch durch die Industrialisierung und Verstädterung arbeitsmäßig von der Natur loslöst, beziehungsweise diese technologisch bezwingt. Erst die wachsende Entfremdung von der Natur als unmittelbarer Nahrungsspenderin ermöglicht den Schritt zur Ästhetisierung der Wildnis außerhalb des Parks; der Mensch entdeckt die natürlichen Seenlandschaften, die Hügel und schließlich die Alpen.“⁹²

Doch nicht die Wiedervereinigung von Mensch und Natur im landwirtschaftlichen Sinne wird von der zivilisierten und industrialisierten Welt, welche sich im Laufe des 19. Jahrhunderts mehr und mehr der freien Natur und den Alpen zuwendet, gesucht. Die große Mehrheit fürchtet nach wie vor die direkte Begegnung mit den Naturgewalten: Ihr ist das Gesellschaftsleben im und um das Hotel – mit Tagesausflügen zu den Gletschern, und seit dem Ende des 19. Jahrhunderts auch der Wintersport – wichtig.⁹³ Die meisten Feriengäste erwarten und fordern in den Bergen eine technisch erschlossene und touristisch aufbereitete Landschaft. Selbst wenn die eigentliche Landschaft den ästhetischen Ansprüchen der Fremden genügt, war eine von Infrastruktur und Hotellerie unberührte Region in der die Gäste sich nicht wiedererkennen und behaglich einrichten konnten touristisch uninteressant.⁹⁴ „Die Erstbesteigungen des Piz Bernina (1850), des Mont-Blanc (1786), der Jungfrau (1811) und des Matterhorns (1865) haben eine ungeahnte Werbewirkung für die betreffenden Regionen; die große Schar der Fremden kommt jedoch nicht nach Pontresina, Chamonix, Interlaken oder Zermatt, um diese Berge nochmals zu besteigen, sondern um sie aus sicherer Distanz zu betrachten und zu bewundern.“⁹⁵

Der in eben dieser sicheren Distanz stehende Fremdkörper des Hotels ist nach Rucki bezeichnend für die „Vermenschlichung der Alpen während des 19. Jahrhunderts“: Er taucht in abgeschiedener Lage unvermutet auf oder bricht durch seine Größe das Siedlungsbild eines Bauerndorfes auf. „Der Standort eines Hotels, seine Einbettung in die Landschaft oder seine bewusste Distanznahme, seine architektonische Form und sein Stil sind der gebaute Ausdruck dafür, wie weit sich die gehobene Gesellschaft des 19.

⁹¹ Rucki 1989, S. 33-34.

⁹² Rucki 1989, S. 34.

⁹³ Vgl. Jäger 2005, S. 273, nach: Kos 1991, S. 6.

⁹⁴ Rucki 1989, S. 35.

⁹⁵ Rucki 1989, S. 36.

Jahrhunderts mit der Landschaft einlässt, und wie weit sie sich von ihr distanziert. Das freiwillige Sich-Einlassen mit der Natur ist mit klaren Ansprüchen an einen Lebensstandard verbunden, der auch in der einfachen Bergwelt eingehalten wird: Das Hotel darf, ja soll dem Schein nach ein romantisches Schloss sein, betriebsmäßig jedoch hat es den modernsten Ansprüchen seiner Besucher zu genügen.⁹⁶

⁹⁶ Rucki 1989, S. 36; vgl. Prokop 1897, S. 1, und Diethelm 1920, S. 180-181.

1.3. Formen der österreichischen Hotelentwicklung

„ (...) Hotels, wie sie der verwöhntere Reisende, und besonders für längeren Aufenthalt, fordert, kannte die österreichische Alpenwelt überhaupt nicht; erst die von der Südbahn über Anregung des Generaldirectors Dr. Schüler errichteten und die von der Kaiserin Elisabethbahn erbauten Hotels trugen den Charakter vornehmer, wohl ausgestatteter Hotels an sich; mit diesen erst wurde das elegante Stadthotel auf die Bergeshöhen erpflanzt.“⁹⁷

August Prokop, 1897

Im 19. Jahrhundert brachte der Ausbau des Bahnnetzes die Modernisierung schließlich auch in entlegene Gebirgsgegenden. Die neu entstandenen, weitgehend standardisierten Tourismusbauten folgten zunächst den etablierten historisierenden Vorlagen. Kos schreibt in diesem Zusammenhang: „Die neuen Sommerfrischen im Süden Wiens (z.B. Reichenau) oder im Salzkammergut waren ins Grüne gestülpte Außenbezirke Wiens, mit Ringstraßenstil und ‘englischen’ Cottagevillen mit Rustikaldekor.“⁹⁸ Für das Bauen im Gebirge galten schon früh – um bei Kos zu bleiben – „Holzapplikationen nach Jäger- oder Schweizerart als stiladäquat“, ganz gleich ob Bahnhof, Hotel, Kiosk, oder Villa.

Viele der Großhotels des Fin de Siècle entstanden außerhalb des heutigen Österreich, etwa in den böhmischen Bädern, in Südtirol oder an der ‘adriatischen Riviera’. Prokop bezeichnet „Generaldirector Dr. Friedrich Schüler“ als den „eigentlichen Schöpfer der Österreichischen Alpenhotels“ sowie als „Pfadfinder der Österreichischen Riviera“ und vermittelt ein zeitgenössisches Bild der Hotelentwicklung: „Von der Südbahn wurde das Semmeringhotel (1.000 m) von Oberinspector Wilhelm gebaut, der auch das excellente Curhotel in Abbazia entworfen hat, während Baudirector Flattich, der Architekt des Dolomitenhotels zu Toblach (1.233 m) war, Landro (1.407 m) erbaute und Schluderbach (1.442 m) vergrößerte. (...) Die ersten drei Hotels sind wahre Musteretablissemments geworden; das Semmeringhotel und jenes zu Abbazia konnten auf anderer baulicher Grundlage errichtet werden, da sie das ganze Jahr offen stehen und daher nicht wie die wahren Alpenhotels nur auf einen 2 ½ bis 3 monatlichen Betrieb beschränkt sind.“⁹⁹

Er bemerkt unter anderem über das Dolomiten-Hotel Toblach: „Das Hotel ist bis jetzt das größte Alpenhotel Österreichs; es zählt 220 Zimmer und Salons, mehrere sehr große Speisesäle, Spiel- und Musiksäle, Rauchzimmer etc.“¹⁰⁰ Oberinspector Franz Wilhelm leitete seit der Pensionierung von Wilhelm von Flattich (1826-1900) das ‚Bureau für Erhaltung und Reconstruction von Hochbauten‘.¹⁰¹ Der Entwurf des Semmering-Hotels (1881) geht jedoch auf den Chefarchitekten der Südbahngesellschaft Flattich zurück. Zunächst wurde der schlichte Sichtziegelbau noch von Peter Rosegger mit einer Kaserne verglichen.¹⁰² Der 1883 ergänzte Erweiterungsfügel orientierte sich am Restauranttrakt des von Prokop angesproche-



Fig. 2: Südbahnhotel, Semmering, zeitgenössische Postkarte.



Fig. 3: Dolomiten-Hotel Toblach um 1897.

⁹⁷ Prokop 1897, S. 2.

⁹⁸ Kos 1995, S. 67.

⁹⁹ Prokop 1897, S. 2-3; vgl. Jäger 2005, S. 270-271.

¹⁰⁰ Prokop 1897, S. 15-16.

¹⁰¹ Vasko-Juhász 2006, S. 168.

¹⁰² Vgl. Jäger 2005, S. 270.

nen Hotel Toblach. Jäger weist auf die der Landschaftsszenerie Rechnung tragenden großen Aussichtsfenster und die mit ausgesägten Holzverzierungen im Schweizerhausstil versehenen Giebel- und Verandaverdachungen hin, die das Südbahnhotel in die bereits bestehende Landschloss- und Villentypologie von Payerbach und Reichenau einordnen lassen. 1901 und 1903 erfolgte ein sechsgeschoßiger Zubau nach den Plänen der Architekten Robert von Mopurgo und Alfred Wildhack, eines Mitarbeiters des Semmeringarchitekten Franz von Neumann.¹⁰³ „Es entstand ein Bau von eindrucksvollen Dimensionen und reich gegliederter Silhouette, geprägt von vorspringenden Dachgiebeln und Gaupen, Türmchen und Balkonen. Das Ergebnis entsprach den im internationalen Tourismus eben erst aufgekommenen Idealvorstellungen des Hotelpalastes. Nachträglich wurde dem Erweiterungstrakt an der Eingangsfront ein zuerst nicht vorgesehener Turm asymmetrisch angefügt, der formale Ähnlichkeit mit Kirchenburgen Siebenbürgens aufweist. Dieser nationalromantische Aspekt war offenbar dazu bestimmt, das zahlreiche ungarische Gästepublikum besonders anzusprechen.“¹⁰⁴

Das Ebenfalls auf dem Semmering entstandene Hotel Panhans geht auf einen 1888 von einem lokalen Baumeister begonnene Struktur zurück und wurde mehrfach entlang einer Geländekante erweitert: „1894 wird ein Flügel nach Norden und 1904 ein Erweiterungstrakt nach Süden angebaut, um dessen turmartig aufgegipfelten Mittelpavillon die Fassadenordnung des Hauptgebäudes gespiegelt und auf 25 Fensterachsen verdoppelt wurde. 1913 erreichte die Längserstreckung des Hotelpalastes Panhans, den man einen der größten Luxusbauten Europas und eine der größten Hotelanlagen des Kontinents nannte, ihr Maximum, als südseitig ein weiterer, 128 Meter langer Trakt angefügt wurde. Auf fünf Etagen verteilt hatte das Hotel damit eine Nutzfläche von über 17.000 Quadratmetern. Der vom Wiener Architekturbüro Fellner & Helmer gestaltete Bau, welcher weitere 25 Fensterachsen umfasste, wurde als moderner Stahlbetonbau konstruiert und wirkt von der Talseite her betrachtet durch die vorgezogenen Loggien der Balkonzimmer tatsächlich wie ein Skelettbau. Dennoch wurden beträchtliche Zugeständnisse an den Geschmack des damals noch vorwiegend konservativen Gästepublikums gemacht: Die regelmäßige Risalitbildung, die strenge Fassadensymmetrie und das behäbige Mansarddach verliehen dem Bau die Silhouette eines ins 20. Jahrhundert transponierten Barockschlosses.“¹⁰⁵

Jäger ordnet dementsprechend das Panhans viel eher dem Palast-Hotel-Typ zu, der sich auch in Badgastein – „ob beim Hotel Europe, beim Hotel Gasteinerhof, 1913 vom selben L. Fiedler adaptiert, der das Parkhotel Kärnten in Villach gestaltete, oder beim Hotel Savoy des örtlichen Baumeisters Angelo Comini, ebenfalls 1913 erbaut“ – entwickelt. Jäger weiter: „Unterschiedlich ist nur, dass die Bauten im sonnenarmen und extrem steilen Talabschluss noch spektakulärere Substruktionen brauchten, als die auch nicht gerade in der Ebene errichteten Semmering-Hotels.“¹⁰⁶ Nach Achleitner besteht die Faszination des in den 1880ern und 1890ern entstan-



Fig. 4: Hotel Panhans, Semmering, zeitgenössische Postkarte.



Fig. 5: Badgastein, zeitgen. Postkarte.

¹⁰³ Jäger 2005, S. 270.

¹⁰⁴ Schwarz/Pusch 1995, S. 105-106.

¹⁰⁵ Schwarz/Pusch 1995, S. 106; vgl. Jäger 2005, S. 271.

¹⁰⁶ Jäger 2005, S. 271-272.

denen Ensembles „ungebrochen darin, dass in einer alpinen, zum Teil wildromantischen Topographie eine großstädtische Architektur gebaut wurde, die den denkbar größten Kontrast zur natürlichen Kulisse darstellt. (...) Das Wolkenkratzerdorf in den Bergen war für einige Jahrzehnte Treffpunkt der vornehmen Welt und zählt in seiner Vitalität zu den reinsten architektonischen und städtebaulichen Selbstdarstellungen der Monarchie“¹⁰⁷ Jäger sieht „die größte architektonische und städtebauliche Einzelleistung“ beim Hotel Gasteinerhof (1893-98) von Ludwig Tischler, „das von der Orts-(Schau-)seite in ruhigen, gut gegliederten Flächen aufgebaut scheint“¹⁰⁸ und gemäß Achleitner „eine äußerst komplizierte Überbauung eines schwierigen Grundstücks [ist], das durch eine Straßengabelung und die steile Hangsituation bestimmt ist.“¹⁰⁹ Für Kos war „das Neue am Beispiel Semmering (...) die Konzeption einer künstlichen Hotel- und Villencolonie in ‚wilder‘ Höhenlage“ mit seinem inszenierten Blick ins Gebirge: „Alle Hotels waren völlig zur Landschaft hin orientiert. Mitten im Grünen entstand ein völlig urban geprägtes Ensemble für Müßiggänger, mit raffiniert an Aussichtspunkten (wie an städtischen Auslagen) vorbeiführenden Spazierwegen, beleuchteten Straßen und geräumigen Terrassen für den passiv-distanzierten Landschaftsgenuss.“¹¹⁰ Während sich am Semmering deutlich ländliche (durch Städter transponierte) Einflüsse, in Form des Schweizer Chalets oder des Tirolerhaus-Stiles finden, prägt den Kurort Badgastein (hier konnte auf eine ältere Bausubstanz zurückgegriffen werden) eine aus Wien und München importierte historisierende Palastarchitektur: Wichtige vielstöckige Hotels entstanden rund um einen Wasserfall in pittoresker hochalpiner Landschaft. Für Achleitner zählt Badgastein „in seiner Vitalität zu den reinsten architektonischen und städtebaulichen Selbstdarstellungen der Monarchie.“¹¹¹

Parallel zur Entwicklung auf dem Semmering und in Badgastein entstehen auch auf dem Schneeberg und in den Dolomiten neue Anlagen. Einige Entwürfe der neuen Hotels an der Schneebergbahn wurden 1897 von Prokop vorgestellt. Über ein Projekt von Fellner & Helmer schreibt er: „Spät, denn neuestens erst, nachdem endlich einmal von der Bahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi eine Bahn auf den von Wienern vielbesuchten Schneeberg gebaut wird, geht man auch daran, auf dem Schneeberge selbst ein großartiges Hotel (...) zu erbauen; der Bau (...) wird sich den größten und besten modernen Hotels würdig anschließen. (...) Wie bei den meisten Hotelbauten in den Alpen, wird auch bei diesem Baue das Parterre in Mauerwerk, das Ober- und Dachgeschoß aber aus Blockholz hergestellt. (...) Das Äußere dieses komfortabel eingerichteten Hauses zeigt uns ein stattliches Gebäude im Schweizerstyle.“¹¹²

Über Hotels in den Dolomiten berichtet Prokop: „Wurde durch Dr. Schüler die Ära der Erbauung von höchst bequemen, feinen Gebirgshôtels in Österreich eingeleitet, so gelangten die österreichischen Gebirgshôtels durch Dr. Christomannos als



Fig. 6 und 7: Schneeberg-Hôtel, Entwurf Fellner & Helmer.

¹⁰⁷ Achleitner 1980, S. 217; vgl. Jäger 2005, S. 272.

¹⁰⁸ Jäger 2005, S. 272.

¹⁰⁹ Achleitner 1980, S. 220.

¹¹⁰ Kos 1995, S. 67.

¹¹¹ Jäger 2005, S. 270; vgl. Achleitner 1980, S. 217.

¹¹² Prokop 1897, S. 12.

eigentliche Alpenhotels bester Classe, in Folge deren zweckmäßiger Organisation und wesentlichen Verbesserungen, zu einer zweiten Etappe. (...) Als Kenner der herrlichsten Partien des Landes, erwarb er in günstigen Lagen des Hochgebirges Wald- und Wiesenparzellen, sowie reichliche Wasseradern und verband sich dann mit dem Architekten Otto Schmid, welcher durch seine Restaurationen des Schlosses Runkelstein die landläufige Bauweise genügend kennen gelernt hatte; sie bauten auf eigene Kosten 1891/92 das Sulden- und Trafoi-Hotel, bildeten in der Folge eine Hotelbau-Gesellschaft in Tirol, der auch die bekannte Bauunternehmung J. Musch & C. Lun in Meran beiträt. Für das Trafoi-Hotel arbeitete gleichfalls Otto Schmid die Pläne aus; der Bau und das Detail des Karersee-Hotels wurde von Musch & Lun besorgt.¹¹³

Prokop weiter: „Die drei von der Hotelbau-Unternehmung bisher hergestellten Etablissements sind jene zu Sulden (1893 eröffnet), Trafoi und Karersee (beide 1896 fertiggestellt); diese drei Hotels stehen den berühmten Schweizer Alpenhotels in nichts nach; es sind großartige, besteingerichtete, jeden Comfort bietende Hotels, mit Aufzug, elektrischer Beleuchtung, Beheizung, Post und Telegraph, großen Vestibülen und Gesellschaftsräumen, ausgezeichneter Eintheilung, großen Speisesälen, Spiel- und Lesezimmern, Spielplätzen etc., guter Küche, eigenen Touristen- und Führerherbergen, großen Stallungen und Remisen, Verkaufsläden mancher Art etc., so dass sich diese Hotels, bei gutem und schlechtem Wetter, für längeren Aufenthalt, als Sommerfrische oder als Centralpunkt für diverse Hochtouren ganz vorzüglich eignen und im Großen und Ganzen selbst dem verwöhntesten Reisenden die größte Bequemlichkeit, bei möglichster Abwechslung, zu bieten in der Lage sind.“¹¹⁴

Hinsichtlich Bauweise schreibt Prokop: „Die Bautraditionen des Landes (Gestaltung und Form des Äußeren, Ausstattung und Decorationsmotive des Inneren) sollten berücksichtigt werden, aber auch nach jener Richtung sollten Traditionen Beachtung finden, was die landesübliche Gewöhnung, Leistungsfähigkeit der Arbeiter und Handwerker betraf.“¹¹⁵ Zudem sollte der Hotelbau „in das landschaftliche Bild sich entsprechend einpassen; ein wie vorverlangter, einfacher, der landesüblichen Bauweise entsprechender Bau fügt sich nun gewiss eher in die Hochgebirgswelt und deren großartige, gewaltige Natur und wird wenigstens nicht fremd und aufdringlich erscheinen. (...) Dadurch rufen diese Bauten den Eindruck hervor, als wäre man in großen gemüthlichen Schlössern zu Gäste, das Hotel und der Reisende treten hier ziemlich zurück.“¹¹⁶

Die Einstellung, dass ein Hotel idealerweise wie ein Schloss aussehen soll, teilt Diethelm noch 1920: „Das baukünstlerische Ausdrucksmittel für ein Hotel wäre also eine Art Schlossbaukunst mit überwiegendem Wohngepräge.“¹¹⁷ Zu den von ihm angeführten (Schweizer) Beispielen gehören das Kurhaus Val Sinestra und das Suvrettahaus in St. Moritz.¹¹⁸

¹¹³ Prokop 1897, S. 22.

¹¹⁴ Prokop 1897, S. 22.

¹¹⁵ Prokop 1897, S. 23.

¹¹⁶ Prokop 1897, S. 23.

¹¹⁷ Diethelm 1920, S. 180.

¹¹⁸ Vgl. Diethelm 1920, S. 181-183.

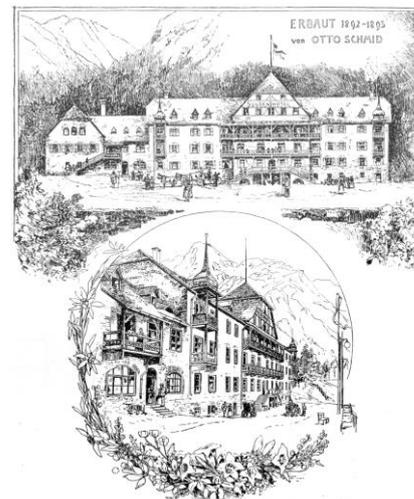


Fig. 8: Hotel Sulden (1892-1893), Otto Schmid.

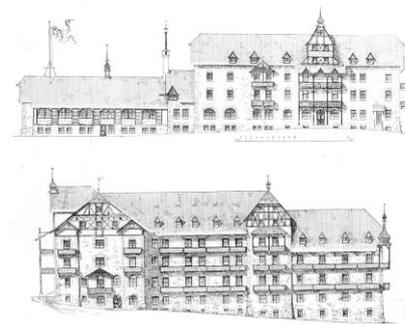


Fig. 9: Hotel Trafoi (1891-1892), Otto Schmid, Ansichten.

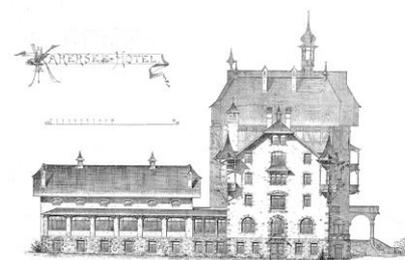


Fig. 10: Hotel Karersee (1896), J. Musch & C. Lun in Meran, Ansicht gegen Westen.

2. Die Planung von Alpenhotels an der Großglockner Hochalpenstraße (1924-1935)

„Mit den in Österreich heute vorhandenen Fremden-Attraktionen werden wir eine wesentliche Steigerung des Fremdenverkehrs nicht herbeiführen können; es bedarf vielmehr einer großen Sache, denn nur durch ‚die große Sache‘ wird das Ausland nach Österreich gelockt, lernt vorerst den kleinen Gebietsteil der neuen Straße mit seinen Zufahrten kennen und wird durch das Gesehene angelockt, auch andere Punkte in Österreich zu besuchen.“¹¹⁹

Franz Wallack, 1925

2.1. Franz Wallack und die Großglockner Hochalpenstraße

Franz Friedrich Louis Wallack – er wurde am 24.08.1887 in Wien als Staatsbürger des Großherzogtums Sachsen geboren – trug sich 1907 an der Technischen Hochschule in Wien zum Bauingenieurstudium ein. Am 16. Dezember 1912 erhielt er von der k. k. Staatsprüfungs-Kommission sein Zeugnis zur bestandenen II. Staatsprüfung. Bereits in der Endphase seines Studiums arbeitete Wallack in mehreren Programmen das Vorprojekt einer Hauptbahnverbindung von Liesing nach Preßbaum und ein Teilstück dieser Linie im Detail aus.¹²⁰ 1913 erhielt Wallack eine Anstellung beim Kärntner Landesbauamt als „provisorischer Aushilfsingenieur“. Das erste Projekt, das Wallack für den Kärntner Landesbaudienst in Angriff nehmen sollte, war die Gailflussregulierung in Hermagor.

Diese erste Arbeit dauerte nur kurz: Bereits am 26. Juli 1914 wurde er unter die kaiserlichen Fahnen zum Frontdienst bis zum Weltkriegsende gerufen. Im November 1918 erfolgte die Bestellung Wallacks zum Landesbaukommissär, im gleichen Monat meldete er sich zur freiwilligen Dienstleistung bei der Militärpolizei in seiner Wahlheimat Klagenfurt, dann zur Klagenfurter Bürgerwehr. Vom Frühjahr bis zum 5. Juni 1919 war Wallack Kommandant einer freiwilligen Abteilung und später einer Gebirgskanonenbatterie in den Kärntner Abwehrkämpfen. 1918-19 stand der junge Oberleutnant Wallack aktiv mit dem Artilleriekommando der Volkswehr in vielen Gefechten im Kärntner Abwehrkampf.¹²¹

Im Jahr 1919 kehrte Wallack in den Kärntner Landesbaudienst zurück. Seine Tätigkeit umfasste neben Projektierungen und Bauleitungen von Straßenbauten, Wasserkraftwerken und Personenseilschwebbahnen auch Studien, Gutachten sowie Schätzungen, wobei er sich besonders für Arbeiten im Gebirge und in schwierigem Gelände spezialisierte. 1924 legte Wallack die Prüfung für den Staatsbaudienst ab, am 30. Mai erhielt er im Zuge des Verleihungsaktes der Kärntner Landesregierung die Befugnis eines behördlich autorisierten Zivilingenieurs für das Bauwesen und Zivilgeometers mit dem Geschäftssitz in Klagenfurt. Zu dieser Zeit waren bereits die Vorarbeiten für das Projekt der Großglockner Hochalpenstraße angelaufen, mit denen er durch das „Büro für Fremdenverkehr“ im Bundesministerium für Handel, Industrie und Bauten beauftragt worden war.

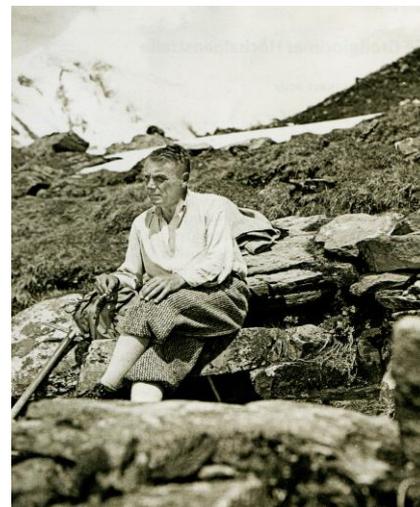


Fig. 11: Planer und Erbauer der Großglockner Hochalpenstraße, Franz Wallack, um 1930.

¹¹⁹ Studienreise 1925, S. 58.

¹²⁰ Vgl. Rigele 1998, S. 95.

¹²¹ Vgl. Wallack Personal Ordner, GROHAG Archiv.

Der Plan einer Verkehrsverbindung über die Hohen Tauern wurde bereits 1922 von der jungen Republik diskutiert, dann aber nicht weiter verfolgt. Zahlreiche Konferenzen der Bundesländer Kärnten, Salzburg und Tirol befassten sich zwischen 1922 bis 1926 mit der Möglichkeit eines Übergangs über die Alpen, jedoch meist ohne Erfolg. Am 28.06.1924 versammelte sich der „Ausschuss zur Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße“ in Heiligenblut, die folgende Geländebegehung war die erste Veranstaltung, an der Wallack teilnahm. Den Kontakt zu den Verantwortlichen fand der damalige Kärntner Landesbaurat Wallack über persönliche Bekannte in der Kärntner Landesregierung: Landesamtsdirektor der Kärntner Landesregierung Dr. Siegmund Zechner und Regierungsrat Professor Ing. Heinrich Matievic.¹²² Wallack gewann während der Begehung das Vertrauen aller Beteiligten und wurde mit der Erstellung eines generellen Projektes beauftragt. Die Anforderungen waren in einem Privatvertrag geregelt, er erhielt einen Fixbetrag der seinen Verdienst und seine Spesen decken sollte und wurde als Kärntner Landesbeamter für die Dauer der Projektierung beurlaubt.¹²³

Der erste Schritt dieser Arbeiten umfasste die Trassierung der geplanten Strecke und die Verfassung eines generellen Projektes für die Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße.¹²⁴ Wallack führte diese Vorarbeiten 1924 und 1925 durch und warb für die Verwirklichung dieses Projektes durch Fachaufsätze und eine lebhaft vortragstätigkeit. Wallack schreibt später in seinem Buch über die Geschichte der Großglockner Hochalpenstraße bezüglich dem von ihm 1924 erstellten generellen Projekt: „Als am 26. September 1924 der ‚Ausschuss zur Erbauung einer Großglockner Hochalpenstraße‘ in Klagenfurt zu einer Sitzung zusammentrat, konnte ich ihm das fertiggestellte Projekt (...) vorlegen. (...) Er fasste den Beschluss, auf Grund des Projektes sofort eine Ausschreibung zu dem Zweck zu erlassen, vorläufige Angebote für den Bau und seine Finanzierung zu erhalten. Da der Ausschuss der Ansicht war, dass gleichzeitig mit der Straße auch eine Reihe von Unterkunftsstätten errichtet werden sollte, waren auch die Kosten dieser Unterkünfte näherungsweise zu ermitteln und in den Finanzierungsvorschlag mit einzubeziehen.“

Wallack zählt die Gliederungspunkte der Ausschreibung wie folgt auf, Punkt 1: „Anbot für den Bau einer 5 m breiten Straße mit fünf kleinen Straßenwärterhäusern (...)“ Punkt 2 lautet: „Anbot für den Bau von Unterkunftsstätten und Hotels, und zwar einer Hotelgruppe mit 800 Betten auf der Südseite der Straße am Kasereck, eines Hotels mit 200 Betten auf der Nordseite im Piffkar und einer Schutzhütte mit 50 Betten in der Scheitelstrecke bei der Fuscherlacke.“ Punkt 3: „Vorschläge über die Finanzierung des Baues und der künftigen Erhaltung der Straße sowie über Finanzierung und Betrieb der Hotels.“ Wallack weiter: „Es war an die Gründung einer Gesellschaft gedacht, die nicht nur den gesamten Bau durchführen, sondern späterhin auch die Erhaltung der Straße und den Betrieb der Hotels bis zu jenem Zeitpunkt übernehmen sollte, in dem Straße und Hotels in die Verwaltung des Bundes oder einer

¹²² Wallack 1960, S. 1.

¹²³ Rigele 1998, S. 80.

¹²⁴ Den zum Markenzeichen gewordenen Namen verdankt die GGHAS dem Salzburger Rechtsanwalt Otto Troyer. Vgl. Rigele 1998, S. 79-80.

öffentlichen Körperschaft übergehen würden.“ Die Finanzierungsvorschläge sollten sich hinsichtlich „der Aufbringung des erforderlichen Baukapitals“ mit Aktien, Schuldverschreibungen etc. aber auch mit der Einhebung von Mauten für die Benützung der Straße und mit „dem Erträgnis aus dem Betrieb der Hotels“ befassen. „Auch war daran gedacht, allenfalls ein Monopol zum ausschließlichen Betrieb von Hotels an der Straße und für die Führung von Kraftwagenlinien über die Straße zu erstreben.“¹²⁵

Das generelle Projekt wurde im Oktober 1924, im Rahmen der Wiener Herbstmesse, in der Hauptstelle der „Landesorganisation für Fremdenverkehr in Österreich“ in der Hofburg in Wien ausgestellt. Im November 1924 erfolgten von Wallack geleitete Begehungen mit „neun Ingenieuren und einer Reihe von Journalisten“. Wallack berichtet, dass mit Ende der Einreichfrist am 1. Dezember 1924, Angebote von fünf Baufirmen eintrafen: „Diese Angebote bewegten sich in der Preiserstellung bezüglich des Straßenbaues zwischen 28.0 und 41.9, bezüglich der Hotelbauten zwischen 28.0 und 73.1 Milliarden Kronen. (...) Die Firmenangebote hatten zwar Vorschläge für die Durchführung der Finanzierung gebracht. Das aber, was sich einzelne Ausschussmitglieder von den Firmenangeboten erhofft hatten, den Geldgeber, hatten sie nicht gebracht.“¹²⁶

Wallack verdeutlicht zudem den überwiegenden Anteil der Hotels am Gesamtvolumen: „Selbst wenn man die Durchführung der Hotelbauten, die mit 73.1 Milliarden Kronen veranschlagt waren, aus dem Programm strich und auf einen späteren Zeitpunkt verschob, blieben noch etwa 40 Milliarden Kronen zu beschaffen, deren Aufbringung damals unmöglich erschien.“¹²⁷

Kurze Zeit später überzeugte Wallack den Ausschuss eine Verlängerung der Glocknerhausstraße bis zur Franz-Josefs-Höhe in das Bauprogramm mit aufzunehmen. Er wurde damit beauftragt, die Projektergänzung im Sommer 1925 auszuarbeiten.¹²⁸ Zudem sollte er auch „für die Planung allfälliger Hotelbauten die erforderlichen Unterlagen (schaffen)“, und „das Gelände an den in Betracht kommenden Hotelbauplätzen aufnehmen.“¹²⁹

Auf Wallacks Initiative geht auch die (über die Recherche in der Literatur hinausgehende) Untersuchung der damals bereits bestehenden Alpenstraßen zurück: „Wollte sich der Ausschuss die auf anderen hochalpinen Straßen gesammelten Erfahrungen zunutze machen, dann war es angezeigt, wenn ich eine Studienreise unternahm, die mich über jene wichtigen Alpenstraßen von Rang und Namen führte, die ich bisher noch nicht aus eigenem Augenschein kannte. Nur auf diese Weise konnte ich mir selbst ein Urteil darüber bilden, welche Rangstellung die neue Straße unter allen Alpenstraßen einnehmen würde und wie die so sehr vom Ausschuss in den Vordergrund gerückte Frage der Hotelbauten auf anderen Alpenstraßen gelöst war.“ Diese Studienreise führte

¹²⁵ Wallack 1949, S. 53.

¹²⁶ Wallack 1949, S. 54. „Die (...) Firmen, die bereits 1924 ein Angebot vorgelegt hatten, waren: ‚Arnoldi‘, ‚Prokop, Lutz & Wallner‘ sowie das zu diesem Zeitpunkt noch von der ‚Universale‘ selbständige Bauunternehmen ‚Redlich & Berger‘, das in einem Konsortium u. a. mit der ‚Porr AG‘ ein Angebot machte.“ Vgl. Rigele 1998, S. 82.

¹²⁷ Wallack 1949, S. 55.

¹²⁸ Zur Aufnahme des neuen Linienzuges sowie der Hotelbauplätze vgl. Wallack 1949, S. 69-77.

¹²⁹ Wallack 1949, S. 57.

Wallack 1925 durch den Alpenraum über „jene wichtigen Alpenstraßen mit Rang und Namen“ westlich des Radstädter Tauernpasses.¹³⁰ Im Anschluss ergänzte er das erste generelle Projekt um die neu erworbenen Erkenntnisse. Er legte von Beginn an größten Wert auf eine Fahrbahnbreite die 2-spurigen Autoverkehr ermöglicht und ließ sein auf den Studienreisen erworbenes Wissen in die Gestaltung der technischen Ausstattung (u.a. Brücken, Tunneleinfahrten, Randbegrenzungen und Fahrbahntwässerung) aber auch in die Klärung der organisatorischen und wirtschaftlichen Fragen einfließen. Insbesondere den Hotelbauten widmete er mit der Erstellung eigener Richtlinien viel Aufmerksamkeit. Zudem sah er nun hinsichtlich Hotelbetrieb klarer: „Der Gedanke, dass die Hotelbauten von einer öffentlichen Körperschaft errichtet und betrieben werden sollten, war nach den gemachten Erfahrungen gänzlich von der Hand zu weisen. Für die Errichtung und Führung von Hotelbauten kamen nur private Interessenten in Frage. Ob und in welchem Umfang sich solche einmal finden würden, das konnte nur die Zukunft zeigen. Die Ausscheidung der Hotelbauten aus dem Straßenbauprogramm musste daher unter allen Umständen erfolgen.“ Bezüglich Finanzierung der Straße hingegen schreibt Wallack: „Am wichtigsten aber war es, nichts unversucht zu lassen, um beim Bund den Bau der Großglockner Hochalpenstraße als Bundesstraße durchzusetzen.“¹³¹

1930 beschloss die Bundesregierung die Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße nach den Plänen Wallacks und betraute ihn mit der Bauleitung. Am 22. März 1930 erfolgte die Zuteilung Wallacks zur Salzburger Landesregierung mit dem Dienstsitz in Salzburg. 1930 bis 1935 wurde die Großglockner Hochalpenstraße mit allen Nebenanlagen nach seinen Plänen und unter seiner Leitung erbaut (vgl. Abb. 1).

Wallacks Gesamtplanung sah bereits seit der Projektierung von 1924 mit dem Straßenbetrieb verknüpfte Hotelbauten vor. Die vorliegende Beschreibung der für das Projekt entscheidenden Planungsunterlagen geht insbesondere auf die darin enthaltenen Angaben für Hotelbauten ein. Die Bibliothek der TU Wien verfügt über ein nahezu vollständiges Exemplar des generellen Projektes von 1924: Eine Ausschreibungsmappe zur Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße, bestehend aus zahlreichen Plänen nebst Berechnungen und Erläuterungen einschließlich der Ausschreibungsunterlagen. In diesem Konvolut enthalten sind Dokumente, die hinsichtlich der darin erwähnten Hotelbauten in der bisherigen Forschung noch keine nähere Berücksichtigung gefunden haben. Neben den Ausschreibungsbedingungen und Erläuterungen zum Projekt selbst, werden in diesen Unterlagen bereits die „vorläufigen drei“ Hotelbauplätze genannt. Die sehr knappe und schematisierte Beschreibung (Position entlang der Straße, Geländebeschaffenheit sowie Bauplatzmaße, Betriebsaison, Bettenzahl, Verfügbarkeit von Wasser und elektrischer Energie) der Hotelbauplätze bezieht sich auf den technischen Bericht des GP 1924, welcher eine detailliertere Beschreibung der einzelnen geplanten Standorte enthält. Von Beginn an war zudem

¹³⁰ Wallack ¹1949, S. 57.

¹³¹ Wallack, 1960, S. 68.

die Bezeichnung der Bauten mit „Alpenhotel“ festgelegt. 1925 unternahm Wallack eine von ihm dokumentierte Studienreise entlang der damaligen italienischen, französischen und schweizerischen Alpenstraßen.¹³² Er notierte dabei, neben Trassenführung, Fahrbahnbeschaffenheit etc., die wesentlichen Merkmale der von ihm besuchten Hotels. Seine Beobachtungen und Erkenntnisse flossen in einen zweiten Teil des generellen Projekts, der im Dezember 1925 veröffentlicht wurde.

¹³² Vgl. Wallack 1960, S. 64-65.

„Der Ausschuss zur Erbauung einer Großglockner Hochalpenstraße hat (...) eine Ausschreibung für den Bau und die Finanzierung der ‘Großglockner Hochalpenstraße’ veröffentlicht, welche Straße in einer Länge von 27,5 km (...), durchwegs als 5 m breite Automobilstraße ausgebaut und – wenigstens für den bei der Eröffnung der Straße sofort eintretenden Bedarf – mit den erforderlichen Hotelbauten ausgestattet werden soll.“¹³³

2.2. Das generelle Projekt (1924):

Die Planungsgrundlage

Die von Wallack 1924 erstellten Projektunterlagen umfassen neben einem umfangreichen Plansatz und einem ausführlichen technischen Bericht auch fotografische Beilagen. Das generelle Projekt 1924 (GP 1924) deckt jedoch nur die technische Seite ab: Die vom Kärntner Landesrat Otto Troyer – er war Vorsitzender des „Ausschusses zur Erbauung einer Großglockner Hochalpenstraße“ – am 20. September 1924 unterfertigten „Bedingnisse für die Legung von Angeboten für den Bau und die Finanzierung der Großglockner Hochalpenstraße“ sowie die dazu gehörenden „Erläuterungen“ stellen die eigentlichen Ausschreibungsunterlagen dar. Die Veröffentlichung der Ausschreibung erfolgte im September 1924; bis zum 1. Dezember 1924 waren die Angebote einzureichen. Das GP 1924 lag ab Oktober 1924 zur Einsicht in den Landesstellen (Wien, Salzburg, Klagenfurt) auf.

Der eingangs zitierte erste Absatz aus den Bedingnissen verdeutlicht den Anspruch des generellen Projekts: Es ist Grundlage mit generalplanerischem Umfang für ein Vorhaben, das Straße und Hotelbauten als Einheit verstehen. Laut den Bedingnissen wurde „im ‘Amtlichen Lieferungsanzeiger’, in der ‘Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst’, in der ‘Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereines’ und in der ‘Allgemeinen Bauzeitung’ eine Ausschreibung für den Bau und die Finanzierung der ‘Großglockner Hochalpenstraße’ veröffentlicht.“¹³⁴

Der folgende Auszug aus den Bedingnissen gibt Auskunft über die ursprüngliche Auflage, den Aufbau und Inhalt des generellen Projektes (1924), sowie über die geforderte Gliederung der Angebote:

„Die Angebote sind auf Grundlage des Projektes zu stellen, welches Herr Ing. Franz Wallack, Baurat im kärntn. Landesbauamte, im Sommer 1924 verfasst hat. Dieses Projekt liegt ab 1. Oktober 1924 an folgenden Stellen zur Einsicht auf:

- 1.) beim Österr. Verkehrsverbände, Wien I., Hofburg, Marschallstiege (anzufagen bei Herrn Generalsekretär Hans Grossmann-Montanus);*
- 2.) bei der Salzburger Landesregierung i.s.W., Abt. II a in Salzburg (anzufagen bei Herrn Landesregierungsrat Dr. Hans Rittinger);*

¹³³ Vgl. GP 1924, Bedingnisse, S. 1.

¹³⁴ Diese Angabe kann nicht vollständig bestätigt werden: Die ABZ von Förster erscheint nur bis 1918, die deutsche ABZ hingegen erst ab 1929.

- 3.) bei der Kärntner Landesregierung i.s.W., als Geschäftsstelle des gefertigten Ausschusses in Klagenfurt, Landhaus (anzufordern bei Herrn Landesverwaltungsdirektor Dr. Sigmund Zechner).

Das Projekt, soweit es zur Auflage kommt, besteht aus folgenden Stücken:

- 1.) dem technischen Bericht;
- 2.) den Massenberechnungen (wovon übrigens ein Auszug diesen Bedingungen angeschlossen ist);
- 3.) einer Übersichtskarte 1:12.500 mit eingezeichneter und hektometrierter Trasse, sowie eingezeichneten Hotelbauplätzen;¹³⁵
- 4.) der Originalaufnahme im Maßstabe 1:5000, aus der sämtliche Einzelheiten der gesamten Trassenführung zu entnehmen sind;
- 5.) einem Längensprofil für die gesamte Straßenstrecke;
- 6.) einer Gesteinskarte im Maßstabe 1:75.000;
- 7.) 4 Sammlungen von Querprofilen;
- 8.) Normalprofilen für die Ausstattung des Straßenkörpers, sowie Typenplänen für die erforderlichen Kunstbauten und Kehren;
- 9.) 31 Stücken photographischer Aufnahmen des Straßengebietes und der Ausblicke.¹³⁶

(Die Unterlagen sind sowohl für eine durchgehends 5 m breite Straße als auch für eine 3 m breite Straße samt Ausweichen vorhanden; für das Angebot kommt jedoch nur die Straßenbreite von durchwegs 5 m in Betracht.)

Außerdem erliegt bei der Geschäftsstelle in Klagenfurt eine Gesteinssammlung aller im Zuge der Straße vorkommenden und für die Herstellung der Bauten in Betracht zu ziehenden Gesteine, welche auf Wunsch dortselbst besichtigt werden kann.

Gliederung des Angebotes

Das Anbot hat sich aus folgenden Teilen zusammenzusetzen:

- 1.) Anbot für den Bau der Straße selbst, samt 2 Straßenwärt-erhäusern für je 2, also 4 Straßenwärter samt Familien und den Bau von 3 Notstandshütten für die Unterbringung von je 20 Mann für Schneeräumungsarbeiten (siehe Punkt 4 der Erläuterungen zu den Bedingungen).
(...)
- 2.) Anbot für den Bau von Hotels samt deren vollständiger Er-richtung, Licht- und Wasserversorgung nebst den erforderlichen Garagen und sonstiger Ausstattung, sowie einer Schutzhütte (siehe Punkt 3 der Erläuterungen).
Die Aufstellung der Voranschläge für die Hotelbauten, wie überhaupt Vorschläge über die Gliederung, Ausstattung u.s.w. der Hotels, im Rahmen des Pkt. 3 der Erläuterungen, bleiben vollständig dem Ermessen der Anbotleger

¹³⁵ Auf eben dieser Karte sind bereits vier Bauplätze eingezeichnet.

¹³⁶ Wallack erstellt die Unterlagen nicht allein mit einem umfassenden Bewusstsein für die Anforderungen der Projektierung sondern von Beginn an auch im Wissen um die Wirksamkeit der Landschaft.

überlassen, es wird jedoch die der hohen Lage der Bauten entsprechende Bauweise und eine möglichst Anpassung an den Charakter der Landschaft verlangt, was durch Vorlage von Skizzen 1:200 nachzuweisen ist.

- 3.) Vorschläge über die Finanzierung des Baues und der künftigen Erhaltung der Straße, sowie des Baues und Betriebes der Hotels. In dieser Hinsicht wird den Anbotlern vollkommen freier Spielraum gelassen. Gedacht ist die Gründung einer Gesellschaft, welche den ganzen Bau durchführt und später auch die Erhaltung der Straße und den Betrieb der Hotels besorgt, erstens solange, bis es möglich sein wird, die Straße in einem späteren Zeitpunkte in die Verwaltung des Bundes oder einer anderen öffentlichen Körperschaft zu übergeben.

Die Vorschläge sollen sich auch auf die Art der Aufbringung des Kapitals durch Aktien oder anderweitige Geschäftsanteile, Schuldverschreibungen, allenfalls Losanleihe, Sammlungen und dgl., ferner auf die Einführung von Mauten oder sonstigen Straßenbenützungsgebühren, Gewährung von Konzessionen zum ausschließlichen Betrieb von Hotels, Verkehrsunternehmungen (Kraftwagenlinien) und anderen, mit dem Verkehr in Zusammenhang stehenden Einrichtungen, Steuer- und Gebührenbegünstigungen, Enteignungsrechte und dergleichen außerordentliche Begünstigungen, erstrecken.

Je nach Art dieser Vorschläge kann auch mit gesetzgeberischen Maßnahmen zu ihrer Durchführung gerechnet werden. Natürlich müssen sich diese Vorschläge gesetzgeberisch und wirtschaftlich in den Grenzen des wahrscheinlich Erreichbaren halten. In dieser Hinsicht wird auf die Berechnung der Kapazität und wahrscheinlichen Verkehrsdichte der Straße im technischen Bericht des Projektes hingewiesen.

Auf die Beistellung von öffentlichen Mitteln durch den Bund und die Länder kann auf absehbare Zeit nur in sehr bescheidenem Masse gerechnet werden.

- 4.) Schließlich sind Vorschläge über die Bauzeit, unter Rücksichtnahme auf die am Schlusse des Pkt. 2 der Erläuterungen angegebenen klimatischen Verhältnisse und die Finanzierungsmöglichkeit zu erstatten.

Die Angebote sind bis längstens 1. Dezember 1924 in zweifacher Ausfertigung (auch der Beilagen) bei der Geschäftsstelle des gefertigten Ausschusses in Klagenfurt, Landhaus, einzureichen (...).

Beiliegend: I) Erläuterungen zu den Bedingungen,
II) Massenauszug für den Straßenbau.¹³⁷

Die Erläuterungen, auf die in den Bedingungen wiederholt verwiesen wird, behandeln technische und organisatorische Detailfragen: Neben einer „Trassenbeschreibung nach der Spezialkarte 1:75.000“ werden „für den Bau wichtige Daten“ (Erreichbarkeit,

¹³⁷ GP 1924, Bedingungen S. 1-5

Befahrbarkeit, Arbeiterunterkünfte, Holzgrenze, Bausteine, Antrieb der Baumaschinen, schneebedingte Bausaison, Zufuhr von Baumaterial) erläutert.¹³⁸ Gliederungspunkt drei gilt den Hotelbauten und beginnt mit der Feststellung: „Als Hotelbauplätze kommen vorerst in Betracht:“ – wobei „vorerst“ in den Unterlagen hervorgehoben ist – „Auf der Heiligenbluter Seite eine Hotelgruppe für einen Beleg von rund 800 Betten auf Kote 1914 (Kasereck), hievon 200 Betten ganzjährig (Wintersport). Trinkwasserversorgung ist durch vorzügliche Quelle vorhanden. Eventuell kann hier auch Höhenluftkurort geschaffen werden. Nahezu ebener Almboden mit felsigem Untergrund von mehr als 15.000 m² Bodenfläche – 300 m lang, 50 m breit – kann hier verbaut werden. Auf der Ferleitner Seite ein Hotel für einen Beleg von 200 Betten auf Kote 1626 (Taubach Hochalm) nur für die Sommersaison.“¹³⁹ Ebener Almboden von 50 m Länge und 50 m Breite, vorzügliche Trinkwasserquelle. Bei der Fuscher Lacke eine provisorische Schutzhütte mit 50 Betten, ebener Almboden mit felsigem Untergrund, 50 m lang und 25 m breit, mindestens 1250 m². Trinkwasserquelle vorhanden. Alle Bauplätze liegen vollkommen lawinensicher.“¹⁴⁰

Abschließend werden noch „sonstige Bauten im Rahmen des Straßenprojektes“ behandelt, darunter zwei Straßenwärterhäuser: „Eines am Straßenbeginn, eines am Straßenende“, drei Notstandshütten für die Unterbringung von je 20 Mann für die Schneeräumungsarbeiten: „Eine am südlichen Tunneleingang beim Hochtör, eine bei der Fuscher Wegscheide und eine 2 Straßenkilometer nördlich des Fuschertörls.“ Im letzten Punkt geht es um die an den Bauplätzen und entlang der Trasse verfügbare elektrische Energie: „Vom Fuscher Bärenwerk-Kraftzentrale in Dorf Fusch kann auf der Salzburger Seite elektrische Energie in beliebigem Ausmaße bezogen werden. Diese Anlage kommt im Frühjahr 1925 in Betrieb.“¹⁴¹ Sonst sind keine Energiequellen derzeit verfügbar.“ Die dem generellen Projekt beigelegten Massenberechnungen sind für das Thema dieser Arbeit unwesentlich und werden nicht näher beschrieben.

Kern des GP 1924 ist der in Klagenfurt im September 1924 verfasste, und von Wallack unterzeichnete, technische Bericht. Er beinhaltet neben einer ausführlichen Argumentation für die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße und der „Erörterung der verschiedenen Möglichkeiten zur Errichtung“ auch eine Trassenbeschreibung, Angaben zu technischen Details (einschließlich geologischer Beschaffenheit), zur jährlichen Benützungsdauer und Kapazität der Straße, sowie ein Verzeichnis der fotografischen Beilagen.

Im sehr ausführlichen Kapitel I, über „Die Bedeutung der Großglockner Hochalpenstraße in verkehrstechnischer und volkswirt-

¹³⁸ Vgl. GP 1924, Erläuterungen S. 1-3.

¹³⁹ Entspricht „Alpenhotel Piffkaar“ im technischen Bericht und auf den Plänen.

¹⁴⁰ Vgl. GP 1924, Erläuterungen, S. 3-4.

¹⁴¹ Sowohl in den Unterlagen an der TU als auch in denen des SLA ist dieser Satz mit handschriftlichen Korrekturen versehen. Er lautet: „Diese Anlage soll womöglich im Frühjahr 1925 in Betrieb kommen.“

schaftlicher Hinsicht“, zählt Wallack in einem auf Werbewirksamkeit getrimmten Text (gilt es doch nicht nur Firmen zur Angebotslegung zu bewegen sondern vor allem Investoren zu gewinnen) Gründe auf, die für die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße sprechen. Er folgt dabei älteren Argumentationsmustern, die bereits im Zusammenhang mit dem Glocknerbahnprojekt von Heinrich Schröder 1889, sowie der Glocknerhausstraße Anwendung fanden.¹⁴² Laut Wallack wäre die Straße die an dieser Stelle fehlende Nord-Süd-Verbindung: „Gänzlich fehlen solche Nord-Süd-Verbindungsstraßen zwischen dem Radstädter Tauernpass (1649 m) und dem Brenner-Pass (1366 m) in einer Luftlinienentfernung von 156 Kilometern.“¹⁴³ Für ihn ist es „daher nur begreiflich, wenn die Bewohner jener Täler, durch die die alte ‚Römerstraße‘ führte, und jener Gebiete, die durch diesen Straßenzug miteinander verbunden waren – es sind dies besonders Salzburg, Tirol und Kärnten – ein lebhaftes Bedürfnis darnach haben, die ehemals bestandene Verbindung wiederherzustellen um nicht nur mit den Nachbarländern sondern auch mit der ganzen Außenwelt in regen und raschen Verkehr treten zu können (vgl. Abb. 2).“¹⁴⁴

Nach dem Ersten Weltkrieg sind zudem strategische Überlegungen nicht unwesentlich: „Lag die Bedeutung der beiden verfallenen Römerstraßenübergänge hauptsächlich im Warentransport und Warenaustausch zwischen Süd und Nord, so ergibt sich die Notwendigkeit der Wiederherstellung des Straßenübergangs über den Heiligenbluter Tauern vor allem aus den durch den Friedensvertrag von Saint Germain gezogenen Grenzlinien Österreichs, durch die der Radstädter Tauern die westlichste Nord-Süd Straßenverbindung über den Zug der Zentralalpen innerhalb Österreichs wurde. Hierdurch wurde der westliche Teil Kärntens und Osttirol von jeder direkten Straßenverbindung mit den westlichen Bundesländern Tirol und Vorarlberg abgeschnitten.“¹⁴⁵

Wallack weiter: „Warentausch und Warentransport werden künftighin die Straße über den Heiligenbluter Tauern nicht oder zumindest in keiner fühlbaren Weise beleben. Hingegen wird die Großglockner Hochalpenstraße zwei Sackgassen – Straße durch das Mölltal bis Heiligenblut und ihre Fortsetzung zum Glocknerhaus im Herzen des Großglocknergebietes sowie die Straße durch das Fuschertal bis Ferleiten am Fuße des Wiesbachhornes – zu einer Durchzugsstraße von großartiger landschaftlicher Schönheit verbinden, die berufen ist, einen der ersten Plätze unter den Hochalpenstraßen Europas und den Gebirgsstraßen der ganzen Welt einzunehmen.“¹⁴⁶

Neben der geplanten Länge und dem angestrebten Ausführungsstandard wird an dieser Stelle auch das Zielpublikum klar definiert: „Sie wird in ihrer Gesamtlänge von 27,55 Kilometern bei 5 m Straßenbreite Höchststeigungen bis zu 10 Prozent aufweisen, in

¹⁴² Vgl. Rigele 1998, S. 45-71.

¹⁴³ GP 1924, Technischer Bericht, S. 1.

¹⁴⁴ GP 1924, Technischer Bericht, S. 2.

¹⁴⁵ GP 1924, Technischer Bericht, S. 2; Nach dem Ersten Weltkrieg regelte der Vertrag von Saint Germain – die Unterzeichnung erfolgte am 19. September 1919 – die Auflösung der österreichischen Reichshälfte Österreich-Ungarns sowie die Bedingungen für die neue Republik Deutschösterreich. Am 16. Juli 1920 traten die 381 Artikel des Vertrages förmlich in Kraft, wodurch unter anderem die von Wallack angesprochenen Gebiete (Südtirol, Welschtirol und das Kanaltal) an Italien gingen.

¹⁴⁶ GP 1924, Technischer Bericht, S. 3.

den Kehren Halbmesser von mindestens 10 Metern besitzen und im Normaljahr während 5 Monaten (Mitte Mai bis Mitte Oktober) für Automobile befahrbar sein.¹⁴⁷

Neben strategischen Hintergründen wird das besondere Merkmal der Höhenlage im Vergleich mit bestehenden Alpenstraßen herausgestellt: „Schon die Höhenlage der Großglockner Hochalpenstraße mit ihrem Scheitelpunkt von 2506 m Seehöhe wird nur von wenigen bestehenden Straßen übertroffen. Der Scheitelpunkt der höchsten Alpenstraße überhaupt, der Stifiserjochstraße, liegt auf 2756 m, jener des Col du Parpaillon auf 2635 m, des Galibier auf 2593 m und des Umbrail (Wormserjoch) auf 2505 m. Von diesen Straßen bildet nur die Stifiserjochstraße eine Hauptroute, während der Col du Parpaillon zwischen Condamine und Embrun als Querroute lediglich strategischen Zwecken dient, der Galibier eine Querverbindung zwischen der Col du Lautaret und der Mont Cenis Straße und der Umbrail eine Querverbindung zwischen dem Münstertal und der Stifiserjochstraße darstellt.“¹⁴⁸

Als maßgebend für den zukünftigen Verkehr sieht Wallack die „Beantwortung der beiden Fragen: Was verbindet die Straße? Was bietet die Straße? Die Straße verbindet nicht allein – rein vom österreichischen Standpunkte aus betrachtet – die westlichen Teile Kärntens und Osttirol mit den Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg, sie verbindet die großen Fremdenverkehrszentren München und Salzburg mit Venedig auf dem kürzesten Wege.“¹⁴⁹

Hinsichtlich der Frage, was die Straße bietet geht Wallack auf die Aussicht ein: „In das Herz des Großglocknermassivs eindringend, bietet sie aus unmittelbarer Nähe Ausblicke von grandioser Schönheit auf himmelstürmende Bergriesen und die Gletscherwelt des Urgebirges. Als Straßenroute Nord-Süd schafft sie eine einzig dastehende Route, die die nördlichen Kalkalpen, Zentralalpen und südlichen Kalkalpen in einer geraden Linie durchquert und an Mannigfaltigkeit und Schönheit von keiner anderen Nord-Süd Alpenstraße übertroffen wird.“¹⁵⁰

Wallack argumentiert weiter mit der Strahlkraft für den Fremdenverkehr und bezieht sich, neben der Verkürzung der Alpenüberquerung, auch auf Vergnügungsreisende, die der landschaftlichen Reize wegen kommen; die Straße an sich ist bereits das Ausflugsziel: „Es gibt wohl keine zweite hochalpine Straße, für die die Vorbedingungen einer starken Frequenz in so reichem Maße erfüllt sind als bei der Großglockner Hochalpenstraße, die ein Juwel von ausgesuchter Schönheit darstellt. Dieses Juwel der Allgemeinheit weit über die Grenzen unseres Staates zugänglich zu machen, muss eine der ersten Aufgaben aller maßgebenden Stellen im Sinne der Hebung des Fremdenverkehrs sein.“¹⁵¹

Klargestellt wird zudem von Beginn an die wesentliche Rolle der Hotelbauten: „Mit dem Bau der Straße Hand in Hand muss der Bau von großen Hotels und Touristengasthöfen gehen. Schon heute zeigt sich, dass die Zahl der vorhandenen Fremdenunterkünfte weder in Heiligenblut noch im nördlich gelegenen Fremdenverkehrsknotenpunkt Zell am See auch nur annähernd dem Bedarfe

¹⁴⁷ GP 1924, Technischer Bericht, S. 3.

¹⁴⁸ GP 1924, Technischer Bericht, S. 3; siehe hierzu auch: ABZ 1836; ABZ 1843, S. 367-374; ABZ 1845 und ABZ 1862, S. 223-237.

¹⁴⁹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 3 bis 4.

¹⁵⁰ GP 1924, Technischer Bericht, S. 4.

¹⁵¹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 4 bis 5.

in der Hauptreisezeit entspricht. Nach der Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße wird sie noch viel weniger den gesteigerten Anforderungen genügen.“¹⁵² Er greift damit ein Anliegen auf, das bereits 1897 von Prokop mit Blick auf das vorbildhafte Schweizer Hotelwesen angesprochen wird: „Bei der bedeutenden Ausdehnung der Österreichischen Alpenländer einerseits und der für diese Länder in volkswirtschaftlicher Beziehung großen Wichtigkeit eines regen Fremdenverkehrs andererseits sollte seitens der Staats- und Landesbehörden, seitens der Bahnverwaltungen etc. alles nur Mögliche zur Unterstützung und Förderung des Fremdenverkehrs, also auch bezüglich der Errichtung von entsprechenden Alpenhotels in günstigen Lagen und mit modernen Einrichtungen, geschehen.“¹⁵³ Prokops zahlreiche Vorträge und schließlich seine Publikationen über Alpenhotels in Österreich sollten dem Zweck dienen „auf die volkswirtschaftliche Bedeutung und Wichtigkeit der Errichtung entsprechender, in wohl gewählter Lage postierter Alpen-Hotels hinzuweisen und auf die Erbauung solcher möglichst hinzuwirken.“¹⁵⁴ Wenige Jahrzehnte später bemerkt Diethelm bereits, dass der zunehmende „Auslandswettbewerb“ das „Schweizer Hotelwesen ungünstig beeinflusst (...) da auch andere Länder große Anstrengungen machen, ihren eigenen Fremdenverkehr zu heben.“¹⁵⁵

Ein nicht nur für die 1920er Jahre bedeutsames Argument spricht Wallack an, wenn er über die Schaffung von Arbeitsplätzen schreibt und dabei wiederholt die Verbindung Straße-Hotelbau verdeutlicht: „Der Bau der Straße und Neubau von großen Hotelanlagen belebt nicht allein das Baugewerbe. Es belebt alle Gewerbe, die sich mit der Einrichtung und Wohnbarmachung der Gaststätten befassen.“¹⁵⁶ Durch die „Neuorientierung der Reiserouten“ wird das „Schaustück“ Großglockner Hochalpenstraße überregionale Bedeutung erlangen und „für den Fremdenverkehr in ganz Österreich nicht nur werbend wirken, es wird ihn in fühlbarem Maße beleben und dadurch zur Hebung unserer Volkswirtschaft beitragen.“¹⁵⁷

Die Planung einer (touristisch geprägten Aussichts-) Straße im Hochgebirge, die bereits zur Gänze für den Automobilverkehr ausgelegt ist, wird im Rahmen dieser Arbeit nicht näher behandelt, stellt für sich genommen aber bereits ein Alleinstellungsmerkmal der Großglockner Hochalpenstraße dar.

In Kapitel II („Erörterung der verschiedenen Möglichkeiten zur Errichtung einer fahrbaren Verbindung zwischen dem Oberen Mölltal und dem Fuschertal über den Zug der Hohen Tauern“) geht es unter anderem um die Argumentation für die geplante Straßenführung über das Hochtor: „Es ist dies die einzige Trasse, die bei kürzester Bauzeit, längster jährlicher Benützungsdauer und geringsten Erhaltungskosten die schönsten Ausblicke gewährt.“¹⁵⁸ In seinen Schilderungen über den Verlauf der alten Römerstraße

¹⁵² GP 1924, Technischer Bericht, S. 5.

¹⁵³ Prokop 1897, S. 1.

¹⁵⁴ Prokop 1897, aus dem Vorwort.

¹⁵⁵ Diethelm 1920, S. 43.

¹⁵⁶ GP 1924, Technischer Bericht, S. 5.

¹⁵⁷ GP 1924, Technischer Bericht, S. 5.

¹⁵⁸ GP 1924, Technischer Bericht, S. 10.

erwähnt Wallack „eine Reihe kleinerer Unterkunftsstätten“ sowie „in Trockenmauerwerk errichtete Steinbauten.“¹⁵⁹ Die Spuren von Bauten dieser Art, lassen nach Wallacks Ansicht auf einen früheren Händlerverkehr schließen.

Im Rahmen der Trassenbeschreibung (Kapitel III, vgl. Abb. 4 u. 5) werden die Hotelbauplätze ihrer Reihenfolge entlang der Straße entsprechend behandelt. Die Beschreibungen folgen einem weitgehend einheitlichen Muster: Zu jedem Standort gibt es kurze Angaben zur Lage und Umgebung des Baugeländes und zur witterungsbedingten Betriebsdauer, zudem vage Hinweise auf die jeweilige Hotelgröße, sowie zur Wasser- und Energieversorgung. Gerade in der technischen Berücksichtigung der infrastrukturellen Erfordernisse zeigt sich Wallack als praktisch denkender Ingenieur. Hinweise auf Bauplatzgröße und Geländebeschaffenheit sowie Nutzungsdauer gibt es im technischen Bericht nur vereinzelt. Angaben zum Gästeprofil gibt es kaum: Der Bauplatz ‚Fuscher Lacke‘ zielt auf „wandernde Touristen“, das ‚Kasereck‘ soll auch für den Wintersport ausgelegt werden. Eine mögliche Nutzung als „Höhenluftkurort“, wie in den Erläuterungen angegeben, wird im technischen Bericht noch nicht erwähnt.¹⁶⁰

Die Beschreibung erfolgt von Süden aus und beginnt beim ‚Alpenhotel Kasereck‘, dem nach Wallacks Ansicht wahrscheinlich wichtigsten Bauplatz der gesamten Planung: „Der vom Kasereck gegen das Mölltal vorspringende Bergrücken, an der Baumgrenze gelegen, eignet sich in ganz hervorragendem Maße zur Anlage großer Hotels mit ganzjährigem Betrieb, da hier auch für die Ausübung des Wintersportes reichliche Gelegenheit geboten ist. Die beherrschende Lage und der großartige umfassende Rundblick werden diesen Punkt zum Fremdenverkehrszentrum des ganzen Glocknergebietes und damit auch der Großglockner Hochalpenstraße machen. Die Trinkwasserversorgung der Hotelgruppe am Kasereck ist durch die vorzügliche Quelle zwischen Straßenkilometer 2,7 und 2,8 gesichert, die elektrische Beleuchtung und teilweise elektrische Beheizung durch die Wasserkraftanlage am Tauernbache gewährleistet, die nach Fertigstellung des Hochortunnels ihre Energie von 40 Kilowatt konstant (erweiterungsfähig) an die Hotelbetriebe ganzjährig abgeben kann.“

Wir folgen der Trassenbeschreibung weiter bis zur Erwähnung eines Bauplatzes für eine Schutzhütte: „Der Stallbühel eignet sich vorzüglich zur Anlage einer Schutzhütte als Ausgangspunkt für Bergtouren im Gebiete des Schareck und Hochnarr. Die Trinkwasserversorgung ist durch zahlreiche vorhandene Quellen leicht möglich, die elektrische Beleuchtung – eventuell auch Beheizung – kann durch die Kraftanlage am Tauernbach auf kürzestem Wege besorgt werden.“¹⁶¹

Der Straße weiter in Richtung Norden folgend liegt der Bauplatz ‚Alpenhotel Fuscher Lacke‘. In den Bedingungen und Erläuterungen ist für diesen Bauplatz lediglich die Errichtung einer provisorischen Schutzhütte vorgesehen. Im technischen Bericht schreibt Wallack allerdings: „Der der Fuscher Lacke vorgelagerte,

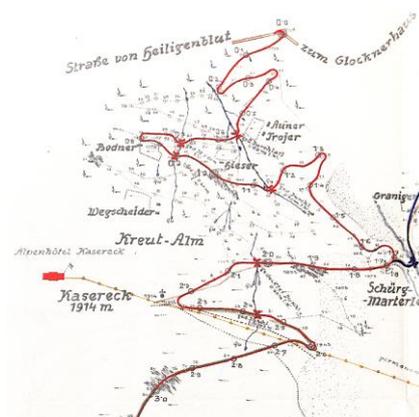


Fig. 12: Bauplatz Alpenhotel Kasereck, Ausschnitt aus Abb. 5 (Originalaufnahme 1:5000).

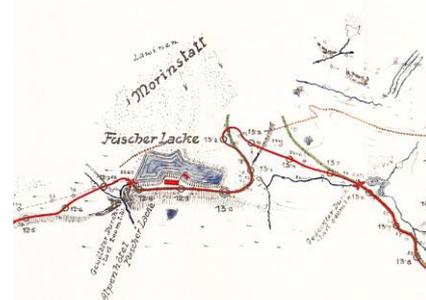


Fig. 13: Bauplatz Alpenhotel Fuscher Lacke, Ausschnitt aus Abb. 5 (Originalaufnahme 1:5000).

¹⁵⁹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 7 und 8.

¹⁶⁰ GP 1924, Erläuterungen, S. 3-4.

¹⁶¹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 15.

nahezu horizontale Rücken, eignet sich vorzüglich zur Anlage eines größeren Hotels, das gleichzeitig in touristischer Beziehung den Ausgangspunkt für Touren auf den Brennkogel und Kloben im Westen, sowie Kendlkopf und Hierzkaarkopf im Norden bildet. Die Trinkwasserversorgung ist auch hier durch zahlreiche gute Quellen gewährleistet und gestattet das Steilgefälle des Abflusses der Fuscher Lacke die Anlage eines kleinen Kraftwerkes für elektrische Beleuchtung und eventuelle Beheizung, sofern die Stromversorgung nicht durch die Wasserkraftanlage am Tauernbache erfolgen könnte.“¹⁶² Wallack weiter: „Aus Gründen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der häufigen Wetterstörungen speziell im Brennkogelgebiet ist die Anlage langer Freileitungsstrecken in diesen Höhen jedoch nicht zu empfehlen, daher eine Eigenanlage vorzuziehen.“¹⁶³ Wallack verknüpft wiederholt ästhetische und technische Überlegungen um im Interesse des Landschaftsbildes zu handeln: „Die Trassenführung ist hier von der Natur streng vorgeschrieben und gestattet keine Abweichungen. Es wäre denn, dass eine der Hauptbedingungen für die Trassenführung – die möglichst längste jährliche Benutzungsdauer – außeracht käme.“¹⁶⁴ Das Erkennen und Ergreifen naturgegebener Möglichkeiten gilt beispielsweise auch für Bereiche der Infrastruktur: Für den erwarteten stehenden Verkehr „sind unmittelbar nach Überschreitung des Fuschertörls zwischen km 14,6 und 14,7 von Natur aus geeignete Aufstellungsplätze für Automobile, deren Insassen den Anblick von diesem Glanzpunkt der Straße genießen wollen, in ausreichender Zahl vorhanden. Hier empfiehlt sich die Anlage eines Fußweges auf die 200 m westlich der Übergangsstelle sich erhebende isolierte Bergkuppe (Kote 2453 m), die den schönsten Ausblick im ganzen Gebiete gewährt.“¹⁶⁵

Weiter nördlich liegt der Bauplatz ‚Alpenhotel Nassfeld‘: „Dann führt die Trasse entlang des Steilabfalles zwischen ‚Oberem‘ und ‚Unteren Nassfeld‘ in die Felswände nordöstlich des Petersbründls, weiters durch das mächtige Bergsturzgebiet, das von der Piffkaarschneide gegen das Ferleitner Tal abfällt. Am Beginn dieses Bergsturzes mit seiner wilden Romantik und großartigen Ausblick ist der Bau eines Hotels vorgesehen, das seine Trinkwasserversorgung durch eine Pumpleitung vom Petersbründl erhält. Elektrische Energie wird zweckmäßig von einer kleinen Anlage am Schupferbache bezogen werden können.“¹⁶⁶ Dieser Bauplatz ist im Rahmen der Ausschreibung von 1924 noch kein Thema und wird daher in den Erläuterungen nicht erwähnt obgleich er im technischen Bericht beschrieben und in den Karten bereits eingezeichnet ist (vgl. ‚Übersichtsplan 1:12.500‘ und ‚Originalaufnahme 1:5000‘). Der Bauplatz für das ‚Alpenhotel Piffkaar‘ – er wird in den Erläuterungen unter ‚Taubach Hochalm‘ angeführt – ist der letzte der vier im technischen Bericht vorgeschlagenen Standorte: „Die Talmulde an der Kreuzungsstelle zwischen Straße und Schupferalmbach bietet infolge ihrer lawinensicheren nahezu ebenen Lage und des herrlichen Ausblickes einen außerordentlich günstigen Punkt für die Anlage eines großen Hotels, dessen Trinkwasserversorgung durch die vorzügliche Quelle in km 22,46 gewährleistet ist. Die

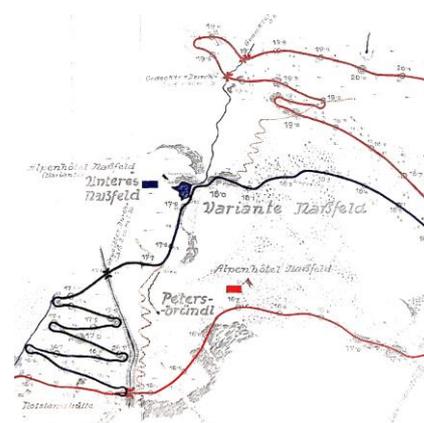


Fig. 14: Bauplatz Alpenhotel Nassfeld, Ausschnitt aus Abb. 5 (Originalaufnahme 1:5000).

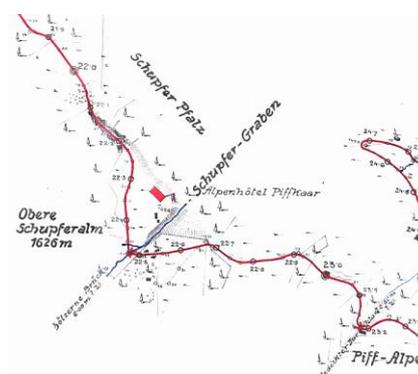


Fig. 15: Bauplatz Alpenhotel Piffkaar, Ausschnitt aus Abb. 5 (Originalaufnahme 1:5000).

¹⁶² GP 1924, Technischer Bericht, S. 18.

¹⁶³ GP 1924, Technischer Bericht, S. 18.

¹⁶⁴ GP 1924, Technischer Bericht, S. 19.

¹⁶⁵ GP 1924, Technischer Bericht, S. 18.

¹⁶⁶ GP 1924, Technischer Bericht, S. 19.

elektrische Beleuchtung und eventuell auch Beheizung kann durch den Bau einer kleinen Kraftanlage am Schupferbache, die gleichzeitig auch das Hotel oberhalb Petersbründl versorgt, leicht bewerkstelligt werden.“¹⁶⁷

Ein Unterkapitel der Trassenbeschreibung behandelt die vor allem für die Bauarbeiten bedeutsame geologische Beschaffenheit entlang der Streckenführung (Sprengaufwand und vor Ort verfügbares Baumaterial). Wallack zählt die vorhandenen Gesteinsarten auf: „Hauptsächlich kommen vor: Serpentin, Quarzschiefer, Glimmerschiefer, Kalkschiefer und körniger Kalk.“¹⁶⁸

Kapitel IV geht auf die „technischen Einzelheiten“ der Straße ein: „Die Großglockner Hochalpenstraße wurde mit einer durchgehenden nutzbaren Straßenbreite von 5 m projektiert. Es wurde jedoch auch eine zweite Ausführungsmöglichkeit in Erwägung gezogen, bei der die Straße überall dort, wo eine nutzbare Breite von 5 m unverhältnismäßig hohe Mehrkosten verursachen würde, mit nur 3 m nutzbarer Breite angelegt wird und entsprechende Ausweichen vorgesehen werden.“¹⁶⁹ Neben der Straßenbreite werden zahlreiche Details der Ausführung beschrieben, u. a.: „In steilerem Terrain sind statt der Erdböschungen Stütz- und Futtermauern vorgesehen. Die Ausführung dieser Mauern erfolgt in Trockenmauerwerk.“¹⁷⁰

In Kapitel V beschreibt Wallack „die jährliche Benützungsdauer der Straße“. Diese ist „abhängig von den Witterungsverhältnissen und daher gewissen Schwankungen unterworfen. Diese Schwankungen können im Hochgebirge ganz beträchtlich sein.“¹⁷¹ Zur Ermittlung der durchschnittlichen Benützungsdauer, „wurden Erhebungen gepflogen, die sich einerseits auf die Schneeverhältnisse zur Zeit des Viehauftriebes auf die Almen und zur Zeit des Abtriebes von den Almen, andererseits auf die Schneeverhältnisse zur Zeit des Beginnes der Bewirtschaftung der bestehenden Fremden-gasthöfe und Schutzhütten sowie zur Zeit der Einstellung der Bewirtschaftung, beziehen.“¹⁷² Über die durchschnittliche Befahrbarkeit schreibt Wallack weiter: „Berücksichtigt man die Trassenführung der Großglockner Hochalpenstraße, die den Schneemulden mit langandauernder Schneelage sorgfältig ausweicht, so kommt man zu dem Schluss, dass die Straße im mittleren Jahre 4 Monate ohne nennenswerte Schneeräumungsarbeiten – von Anfang Juni bis Ende September – befahrbar ist. Durch Schneeräumungsarbeiten in einem Umfange von insgesamt jährlich ca. 500 Arbeitsschichten zu Beginn und am Ende der Benützungsdauer wird die Fahrbarkeit der Straße um einen Monat verlängert, so dass sie von Automobilen von Mitte Mai bis Mitte Oktober – insgesamt durch 5 Monate – befahren werden kann.“¹⁷³ Hinsichtlich der Betriebsdauer der vorhandenen Unterkünfte bemerkt Wallack: „Das Glocknerhaus auf der Elisabethruhe

¹⁶⁷ GP 1924, Technischer Bericht, S. 20.

¹⁶⁸ GP 1924, Technischer Bericht, S. 23.

¹⁶⁹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 26.

¹⁷⁰ GP 1924, Technischer Bericht, S. 26.

¹⁷¹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 34.

¹⁷² GP 1924, Technischer Bericht, S. 34.

¹⁷³ GP 1924, Technischer Bericht, S. 35.

(derzeitiger Endpunkt der Glocknerstraße) wird alljährlich am 20. Juni eröffnet. In günstigen Jahren auch schon früher (...) Die Schließung des Glocknerhauses erfolgt am 25. September (...), gleichzeitig wird auch der Betrieb auf der Franz-Josef-Höhe eingestellt. Die Gaststätten in Heiligenblut und Ferleiten öffnen ihre Betriebe am 7. Juni, der eigentliche Saisonbeginn ist der erste Juli. Sie schließen den Betrieb knapp nach Schließung der Schutzhütten.¹⁷⁴ Wallack schließt dieses Kapitel mit der für potentielle Anbotsleger entscheidenden Feststellung, dass „die Großglockner Hochalpenstraße die Gewähr leistet, während der Hauptsaison auch in Jahren mit ungünstigen Witterungsverhältnissen für Autos benützbar zu sein.“¹⁷⁵

Über die erwartete „Kapazität der Straße“ schreibt Wallack in Kapitel VI. Neben Angaben zu Nutzergruppen: „Die Straße wird von Trag- und Reittieren, Pferdefuhrwerk, Radfahrern, Motorrädern, Luxusautomobilen, Automobilomnibussen und Lastautomobilen benutzt werden“, gibt es Informationen zur erwarteten durchschnittlichen Geschwindigkeit (z.B.: 18 km/h für Luxusautomobil bei Talfahrt bis 2,5%) sowie zur durchschnittlichen Fahrzeit (gleiches Beispiel: etwa 1 Stunde 50 Minuten).¹⁷⁶ Wallack unterscheidet in seinen Ausführungen zwischen „sehr dichtem Verkehr“: innerhalb von 12 „Tagesstunden“ in jeder Richtung 165 Luxusautos oder 104 Autobusse oder 59 Lastautos; und „äußerst dichtem Verkehr“: 228 Luxusautos oder 140 Autobusse oder 59 Lastautos, mit eingerechnet sind sämtliche zu erwartende Verzögerungen durch Gegenverkehr.¹⁷⁷ „Die theoretische Kapazität der Straße beträgt somit bei einer Straßenbreite von durchgehends 5 m und sehr dichtem Verkehr: 352 Luxusautos oder 230 Autobusse oder 140 Lastautos. Bei äußerst dichtem Verkehr: 512 Luxusautos oder 336 Autobusse oder 204 Lastautos.“¹⁷⁸

Den vorigen Erhebungen folgen Wallacks Einschätzungen zum Platzbedarf in Unterküften sowie seine Forderung hinsichtlich Zeitpunkt der Fertigstellung: „Die wahrscheinliche Benützung der Großglockner Hochalpenstraße kann in der Hochsaison bei schönem Wetter mit täglich insgesamt 50 Autobussen, 100 Luxusautomobilen, 5 Lastautomobilen und 50 Motorradfahrern angenommen werden. Ausschließlich der Lenker und Mitfahrer der Autobusse und Lastautos ergibt sich daraus eine Fremdenzahl von täglich 1300 Personen. Von den die Straße im Auto befahrenden Personen werden sich ca. 50% rund 3 Tage im Gebiete aufhalten, der Rest durchreisen. Daher müssen Übernachtungsmöglichkeiten für 2000 Personen gleichzeitig vorhanden sein. Diese Übernachtungsmöglichkeiten verteilen sich auf die Straßenstrecke von Heiligenblut bis Ferleiten sowie auf die Zweigstrecke zum Glocknerhause und die von diesen Straßen erreichbaren Schutzhütten. Die derzeit vorhandenen Unterküfte bieten notdürftig 600 Fremden Nachtlager. Es sind daher für mindestens 1400 Schlafplätze

¹⁷⁴ GP 1924, Technischer Bericht, S. 35 bis 36. Siehe hierzu auch Prokop 1897 Fußnote auf S. 2. Prokop erwähnt diese Orte im Zusammenhang mit „früheren österreichischen Sommerfrischen und Besuchsorten“. Vgl. Mayr 1930, S. 152-155.

¹⁷⁵ GP 1924, Technischer Bericht, S. 36.

¹⁷⁶ GP 1924, Technischer Bericht, S. 37.

¹⁷⁷ GP 1924, Technischer Bericht, S. 37 bis 38.

¹⁷⁸ GP 1924, Technischer Bericht, S. 40.

Vorsorgen zu treffen, von denen 1050 als erste Rate im Zuge der Straße geschaffen werden müssen. Diese Unterkünfte müssen bei Fertigstellung der Straße bereits voll benützlich sein. Rechnet man für die gesamte jährliche Benützungsdauer der Straße und Unterkünfte 30 Hochsaisontage, dann wird die Straße von 1500 Autobussen, 3000 Luxusautomobilen, 150 Lastautos und 1500 Motorradfahrern befahren, insgesamt daher von 6150 Motorfahrzeugen. Die Frequenz an Passanten, die die Straße im Automobil befahren, beträgt somit 39.000 oder rund 40.000 Personen. Die Zahl der Übernachtungen ist nach obenstehendem Maßstab mit 60.000 einzusetzen.¹⁷⁹ Wallack weiter über die Auswirkungen auf den Touristenverkehr durch die Straße: „Zweifellos wird durch die Schaffung der Straße aber auch ein erhöhter Touristenverkehr sich einstellen und wird sich die Zahl der Bergsteiger, die heute pro Saison 20.000 beträgt, verdoppeln. Daher muss auch mindestens mit einer Verdoppelung der Übernachtungsgelegenheiten in den heute bestehenden Unterkünften und Schutzhütten gerechnet werden. Fuhrwerke und Radfahrer werden keine ausschlaggebende Erhöhung der Frequenz hervorrufen.“ Nach Wallacks Einschätzung „werden daher in der Sommersaison rund 80.000 Fremde das Glocknergebiet in der Route Heiligenblut – Ferleiten, im weiteren Sinne in der Route Lienz – Zell am See besuchen, wobei die durchgeführte Schätzung eher als zu vorsichtig denn als übertrieben angesehen werden muss. In der Frequenz der Unterkünfte bereits einbezogen ist die der Wintersportplätze am Kasereck, deren Frequenz heute besonders nicht eingeschätzt werden kann. In besonders schönen Sommern muss mit einer Verdoppelung der Frequenz, insgesamt daher mit 160.000 Fremden gerechnet werden.“¹⁸⁰

In den Schlussbemerkungen (Kapitel VII) rechnet Wallack hinsichtlich Straße mit einer Bauzeit von mindestens zwei Jahren und knüpft die Fertigstellung der am Beginn der jeweiligen Straßenrampen liegenden Hotelanlagen an den Straßenbetrieb: „Im Laufe des dritten Sommers kann sie zur Gänze dem Verkehre übergeben werden, während die erste und letzte Teilstrecke mit den Hotelanlagen am Kasereck [„Alpenhotel Kasereck“] und auf der Schupferalm [„Alpenhotel Piffkaar“] bereits im zweiten Sommer nach Baubeginn für den Fremdenverkehr verfügbar sein müssen.“¹⁸¹

Das Verzeichnis der fotografischen Beilagen (Kapitel VIII) gibt Einblicke in Wallacks Perfektionismus und sein Interesse an der Fotografie: „Vorstehende 31 fotografische Projektbeilagen wurden gelegentlich der Durchführung der Trassierung vom Projektverfasser aufgenommen. Diese fotografischen Aufnahmen erheben keineswegs den Anspruch auf eine künstlerische Wiedergabe dessen, was man von der Trasse aus sieht. Es sind lediglich ‘Zweckaufnahmen’, die das Projekt in Bildform einigermaßen erläutern sollen. Die Ungunst der Witterungsverhältnisse zur Zeit

¹⁷⁹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 42. Worauf Wallacks Annahmen basieren ist aus den Projektunterlagen nicht ersichtlich. Es ist anzunehmen, dass die Zahlen (ähnlich wie bei den Gasthöfen) auf eigene Beobachtungen und Erkundungen zurück zu führen sind.

¹⁸⁰ GP 1924, Technischer Bericht, S. 43.

¹⁸¹ GP 1924, Technischer Bericht, S. 43.

der Trassierungsarbeiten brachte es mit sich, dass zahlreiche, für das Projekt wichtige fotografische Aufnahmen überhaupt nicht gemacht werden konnten. Technische Fehler vom fotografischen Standpunkte aus weisen die Bilder zur Genüge auf, doch wolle berücksichtigt werden, dass sie unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen, oft im Zeltlager über 2000 m Höhe, entwickelt werden mussten, dass zum Einlegen der Platten keine Dunkelkammern vorhanden waren und dass der Zeitraum, der sowohl für die Aufnahmen der Bilder als deren Ausarbeitung zur Verfügung stand, ein äußerst beschränkter war.“¹⁸² Zudem werden an dieser Stelle, erst- und einmalig in den gesamten Projektunterlagen, seine Mitarbeiter erwähnt: „Ich möchte es nicht unterlassen, am Schluss des technischen Berichtes die Namen meiner Gehilfen bei der Trassierung, Techniker Rudolf Holic und Peter Hopfgartner zu erwähnen, deren unermüdliche Ausdauer bei größten körperlichen Anstrengungen es trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse ermöglichte, die Projektaufnahmen im Terrain in kürzester Zeit restlos durchzuführen.“¹⁸³

Zu einem wesentlichen Teil besteht das Projektkonvolut aus umfangreichem, großformatigem Planmaterial (vgl. Abb. 3, 4 und 5). Angefangen bei einer ‚Übersichtskarte der Nord-Süd Alpenstraßen östlich des Stifiser Joches‘ im Maßstab 1:750.000, liegen im Planatz, neben einer ‚Gesteinskarte‘ und weiteren Übersichtskarten in verschiedenen, immer detaillierter werdenden Maßstäben, ein ‚Längenprofil‘, Pläne zu Objekten (Brücken etc.) und Normalprofilen, sowie Querprofile der Haupttrasse (einschließlich Varianten) für je eine „Straßenbreite von durchgehends 5 m“, sowie eine „Straßenbreite von 3 m - 5 m“. Im ‚Übersichtsplan 1:12.500‘ und in der ‚Originalaufnahme 1:5.000‘ sind Bauplätze für die künftigen Hotelbauten rot markiert. Die insgesamt vier eingezeichneten Standorte ‚Alpenhotel Piffkaar‘ (in den Bedingungen ‚Taubach Hochalm‘), ‚Alpenhotel Nassfeld‘, ‚Alpenhotel Fuscher Lacke‘, ‚Alpenhotel Kasereck‘) tragen bereits die geplanten Bezeichnungen der noch zu entwerfenden Hotels. Für das ‚Alpenhotel Nassfeld‘ bei der Trassenführung der ‚Variante Nassfeld‘ ein zusätzlicher, alternativer Bauplatz vorgesehen.

Die der Projektmappe beiliegenden Fotografien – insgesamt 31, durchnummeriert und jeweils auf schwarzen Karton kaschiert – folgen dem Trassenverlauf von Heiligenblut nach Ferleiten. Sie geben einerseits die Aussichten von den entsprechenden Punkten an der Straße wieder, andererseits dienen die Fotos (durch den zum Teil weiß eingezeichneten Trassenverlauf) als Veranschaulichung und Ergänzung des Planmaterials. Die Foto-Tour startet bei einer Ansicht von Heiligenblut von der alten Glocknerstraße aus gesehen, zeigt dann Großglockner, einmal vom Glocknerhaus gesehen, dann von der Franz-Josefs-Höhe aus. Es folgen Abbildungen über die „Straßenentwicklung beim Kasereck“ (mit weiß eingezeichnetem Trassenverlauf), sowie mehrere Fotografien mit Aussichten vom Kasereck aus (Wasserradkopf, Großglockner, Guttal). In Fotobeilage Nr. 11 ist die Trassen bis zum Hochtor vom

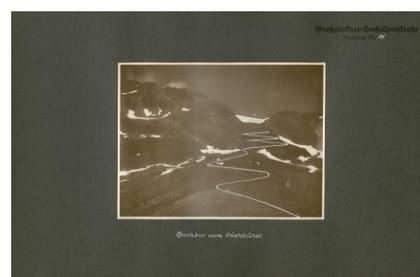


Fig. 16: Fotobeilage Nr. 11.

¹⁸² GP 1924, Technischer Bericht, S. 45 bis 46.

¹⁸³ GP 1924, Technischer Bericht, S. 46; vgl. hierzu auch Rigele 1998, S. 80.

Viehbühel aus gesehen (einschließlich Tunnelöffnung) eingezeichnet. Das Gegenstück bildet Foto Nr. 16, mit einer Ansicht des Hochtortunnels vom Mittertörl aus. Die „Straßenentwicklung am unteren Nassfeld“, wie auch die Variante, zeigt Fotografie Nr. 25. Ende der Tour, wie auch der Straße, ist Ferleiten, zuerst gesehen von der Piffkaarschneide (Nr. 29) und schließlich „Ferleiten gegen die Pfandlscharte“ (Nr. 31).

Wallack beschreibt im GP 1924 insgesamt vier Bauplätze für die Errichtung von Alpenhotels, diese sind auch in den Karten eingezeichnet. Zwei dieser Hotelanlagen sollen bereits in Verbindung mit Teilstrecken der Straße eröffnet werden und werden daher auch in den beiliegenden Bedingungen als Hotelbauplätze, die „vorerst“ in Betracht kommen, angeführt. Wallack folgt bei der Beschreibung im technischen Bericht einem weitgehend einheitlichen Muster, das die eigentlichen Hotelanlagen jedoch kaum berücksichtigt. Hinsichtlich Gästestruktur werden neben Vergnügungsreisenden, die wegen der Aussicht kommen, auch Touristen im eigentlichen Wortsinn, sowie Bergsteiger und Wintersportler erwartet. Die angenommene Zahl an zukünftigen Übernachtungen (60.000), sowie der geschätzte Bedarf an Betten (2.000, davon 1.400 neu zu schaffen) erscheint in den Bedingungen bereits auf die einzelnen Hotels aufgeteilt. Die Bedingungen und die zugehörigen Erläuterungen enthalten zudem für die anstehende Umsetzung der Projektierung relevante, insgesamt aber ebenfalls allgemeine Angaben in knapper Form. In ihnen ist neben der Klärung der Angebotslegung die geforderte Gliederung vorgeschrieben. Ergänzend zu Wallacks Vorgaben aus dem technischen Bericht liefern die eigentlichen Ausschreibungsunterlagen hotel-spezifische Informationen bezüglich Bettenzahl, Größe des Bauplatzes und Art des Untergrundes: Für den Bauplatz am Kasereck veranschlagt der Ausschuss beispielsweise eine „Hotelgruppe für einen Beleg von rund 800 Betten“. Insgesamt sind die Angaben vage: Eine der „hohen Lage der Bauten entsprechende Bauweise und eine möglichstste Anpassung an den Charakter der Landschaft“ sind 1924 die einzigen erwähnten entwurfsrelevanten Spezifikationen.



Fig. 17: Fotobeilage Nr. 25.



Fig. 18: Fotobeilage Nr. 31.

2.3. Die Studienreise (1925):

Beobachtungen und Schlussfolgerungen

Der 60 Seiten umfassende „Bericht über die Studienreise 1925 des Kärntn. Landesbaurates Ing. F. Wallack“, herausgegeben von der Kärntner Landesregierung, beschreibt die von Wallack „in der Zeit vom 16. August bis 20. September 1925 unternommene Studienreise durch die Alpen westlich des Radstädter Tauernpasses.“¹⁸⁴ Aufmerksam und ausführlich hält er Beobachtungen fest, die für das Projekt der Großglockner Hochalpenstraße bedeutsam sind und sein könnten. Die Reise wurde von Wallack fotografisch dokumentiert. Der Bericht war jedoch nicht mit Bildern ausgestattet. Die in dieser Arbeit gezeigten Fotografien stammen aus Wallacks Nachlass, folgen der dortigen lockeren Reihung und wurden in der hier vorliegenden Form noch nie dem Bericht gegenübergestellt.¹⁸⁵

Die Studienreise – sie startet und endet in Klagenfurt – führt Wallack durch die Schweiz, Italien und Frankreich und ihre jeweiligen Grenzstraßen. Gegenstand der Untersuchung ist eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Alpenstraßen und Hotelbetriebe. Im kurz nach der Reise veröffentlichten Bericht werden technische Aspekte der Fahrbahnausstattung (Randbegrenzungen, Brücken etc.), der Autoverkehr und die Frequentierung (Buslinien, Fahrzeuge, Fahrpreise) aber auch Besonderheiten (Automobil-Rennen) und Details, wie Reklame an den Straßen, beschrieben. Weitere Abschnitte behandeln die Hotelbauten (ihre Lage, Bauweise und Größe, Einrichtung und Ausstattung, Zimmerpreise und Verpflegskosten, Benützungsdauer und Frequenz), sowie Touristen-Bergbahnen (und damit verbundene Hotels). In den „Schlussfolgerungen“ formuliert Wallack schließlich Konsequenzen für das Projekt, wie beispielsweise in Form der „Richtlinien für die Hotelbauten an der Straße“. Der Bericht zur Studienreise wird zudem „integrierender Bestandteil“ des GP 1925.¹⁸⁶

In der „Skizzierung des Reiseweges“ notiert Wallack neben der zurückgelegten Distanz pro Transportart (2163 km im Automobil, 1877 km mit Hauptbahnen, 538 km mit Nebenbahnen etc. – zusammen 4911 km) auch die jeweils überwundenen Höhendifferenzen: Insgesamt im Anstieg und im Abstieg 60.036 Meter. Wallack führt weiters die jeweils im „Kraftwagen“ befahrenen Alpenstraßen, die mittels „Touristen-Bergbahnen“ erreichten Aussichtspunkte sowie auch andere im Rahmen der Reise benutzte „Touristenbahnen“ an.¹⁸⁷

Wallacks Notizen über die „Beschaffenheit der bestehenden Alpenstraßen“ behandeln technische Aspekte, wie die oft entlang einer Straßenführung nicht einheitliche Fahrbahnbreite und Neigung, die Ausführungen und Radien der Kehren, Art und Qualität der Ausstattung (Randsicherungen, Brücken etc.) aber auch die von der Höhenlage (Luftfeuchtigkeit), Deckschicht (Kies, Schotter, Asphalt) und Bereifung der Kraftwagen (Vollgummireifen oder



Fig. 19: Posthotel Oberalpee 2037 m (Foto: Wallack).



Fig. 20: Maloja Kulm Hotel mit Pis Forno (Foto: Wallack).



Fig. 21: St. Moritz, Grand Hotel (Foto: Wallack).

¹⁸⁴ Studienreise 1925, S. 1.

¹⁸⁵ Vgl. SLA, Nachlass Franz Wallack.

¹⁸⁶ GP 1925, Technischer Bericht, S. 20.

¹⁸⁷ Studienreise 1925, S. 1-3.

Ballonreifen) abhängige Güte der Fahrbahn, sowie die durchschnittliche schneefall- und lawinenbedingte jährliche Befahrbarkeit, werden penibel erfasst.¹⁸⁸

Im für den Straßenbau naturgemäß wesentlichen Kapitel „Der Autoverkehr auf den Alpenstraßen“ werden Beobachtungen über die Straße benutzende Autobus-Gesellschaften (die oftmals eng mit einem oder mehreren Hotels an den jeweiligen Straßen betriebstechnisch und/oder wirtschaftlich verknüpft sind), deren Fahrpreise, über Mauten, sowie die „Frequenz der Alpenstraßen“ notiert. Wallack schreibt: „In der Schweiz dominieren die Postautokurse. Die Postverwaltung hat mit bestimmten Hotels Übereinkommen getroffen, die sich verpflichten, Mahlzeiten zu einem bestimmten fixen Preise an die Passanten abzugeben (Zwangsaufenthalte). Im großen Stile arbeiten auch die Reisebüros (besonders Cook & Sons), die bis zu 15 und mehr Autobusse gleichzeitig in einem Kurse laufen lassen, mit bestimmten Hotels haben auch sie Verträge (Zwangsaufenthalte). In Frankreich sind im Alpengebiete die Autobuslinien ausschließlich im Besitze der Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, abgekürzt P.L.M. Die P.-L.-M.-Autocare-Gesellschaft ist aber nicht nur Besitzerin der Autobuslinien sondern gleichzeitig auch Besitzerin einer großen Anzahl ausgezeichneten Hotels in den Talstationen der Alpenkurse. (...) Bei diesen P.L.M.-Hotels nehmen die P.L.M.-Autos ihre Zwangsaufenthalte, in den P.L.M.-Hotels finden unter allen Umständen alle mit P.L.M.-Autos reisenden Passagiere Unterkunft ohne vorhergehende Anmeldung.“ Wallack weiter: „Jedenfalls stellt diese Art der Vereinigung des Transportunternehmens mit dem Hotelunternehmen eine glänzende Lösung dar, die sich in der Praxis vollauf bewährt.“¹⁸⁹

Auch Automobilrennen werden von Wallack erfasst: „Von den befahrenen Alpenstraßen wurde nur auf der Klausenpass-Straße das ‘Klausenrennen’ abgehalten.¹⁹⁰ Gelegentlich dieses Rennens führen außer den Rennmaschinen 1100 Autos zur Passhöhe.“

In Bezug auf „Privat-Automobilstraßen“ schreibt Wallack: „In den Alpen findet man [diese] nur in allerbescheidenster Länge als Zufahrtstraßen zu Hotels.“¹⁹¹

Ausführlich, und für die Erstellung aber auch Bewertung des auf die Studienreise aufbauenden generellen Projektes von 1925 wesentlich, ist das Kapitel über die „Hotelbauten an Alpenstraßen“. Wallack gliedert seine Beobachtungen nach: a) Lage, b) Bauweise und Größe, c) Einrichtung und Ausstattung, d) Zimmerpreise und Verpflegungskosten sowie e) Benützungsdauer und Frequenz der Alpenstraßen-Hotels. Zunächst wird hinsichtlich der Lage unterschieden, ein Kriterium, das sich vor allem auf den Hoteltyp (und damit auf das Zielpublikum) auswirkt. Der landschaftlich reizvolle Ausblick – damals noch oft in Verbindung mit der Funktion des Gasthofs als Ausgangspunkt für Tourenger – ist dabei, neben

¹⁸⁸ siehe hierzu auch: ABZ 1858, 1864.

¹⁸⁹ Studienreise 1925, S. 11-12.

¹⁹⁰ Das Internationale Klausenrennen ist ein Bergrennen am Klausenpass in der Schweiz, erstmals ausgetragen am 27. August 1922.

¹⁹¹ Studienreise 1925, S. 20.



Fig. 22: Canazei, Valle di Fassa (Foto: Wallack).



Fig. 23: Strada delle Dolomiti – Pordoi, Col Rodella – Sassolungo (Foto: Wallack).



Fig. 24: Ancien hospice du Simplon (Foto: Wallack).



Fig. 25: Gornerggrat, Kulm-Hotel mit Matterhorn und Dent-Blanche (Foto: Wallack).

der reinen Beherbergungs- und Schutzfunktion im Falle der alten Hospize und Passstützpunkte (einschließlich der zugehörigen Pferdestallungen), das Motiv für eine höhere Lage. Wallacks Kategorisierung nach Lage beinhaltet indirekt eine Darstellung des Wandels im Tourismus und Individualverkehr:

„Bezüglich ihrer Lage scheiden sich die Hotels in 3 Gruppen

1. Hotels in den Talstationen
2. Hotels auf den Straßenrampen
3. Hotels im Scheitelpunkte

Die erste Gruppe ist überall anzutreffen, die beiden anderen Gruppen fehlen mitunter.

In den Talstationen, die mitunter landschaftlich weniger reizvoll liegen, besteht überall das Hauptinteresse, die Hotels möglichst im Zentrum des Ortes anzulegen oder unmittelbar an dem Punkte, an dem die Alpenstraße in den Ort mündet. Hier überwiegt das Hauptinteresse, durch eine geschickte Wahl des Bauplatzes möglichst viel Passanten anzulocken, was oft, wenn der Beginn einer Alpenstraße mit einer Bahnstation oder Bahndation zusammenfällt, durch Anlage der Hotels gegenüber oder in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes erreicht wird. Luxushotels erster Güte verzichten oft auf diesen Vorteil und siedeln sich abseits des Ortes – oft mit eigener kurzer Zufahrtsstraße an. Sportplätze und Parkanlagen stehen dann mit diesen Hotels in Verbindung.¹⁹²

Auf den Rampen werden die mit besonderen landwirtschaftlichen Reizen ausgestatteten Punkte für den Bau von Hotels bevorzugt. Umfassender Fernblick, unmittelbare Nähe eines Gletschers, einer Schlucht, eines Wasserfalles, bieten willkommene Bauplätze, oft auch die Ufer eines kleinen Alpensees – gleichgültig ob innerhalb oder oberhalb der Baumgrenze liegend. Im Allgemeinen sind die Hotelbauten oberhalb der Baumgrenze sehr dünn gesät.¹⁹³

Im Scheitelpunkte trifft man auf Hotels dann, wenn der Scheitelpunkt besondere Aussicht bietet oder wenn er von überragender Höhenlage ist.¹⁹⁴ Nur an den ältesten Straßen trifft man auch bei mäßigem Ausblick Hotels und Hospize, die allesamt aus der Zeit des Pferdekehrverkehrs stammen und damals ihre Berechtigung hatten. Heute werden sie nicht der Gegend halber sondern der Kuriosität halber besucht, weil bekannt ist, dass dieser und jener General, Fürst, Dichter etc. dort genächtigt hat, weil heute noch lediglich als Fremdenattraktion Hunde dort gehalten werden, ein Beinhaus zu sehen ist, ein Leichen-Eiskeller weil die Toten im Fels nicht bestattet werden konnten, und dergl. mehr. Wenn man den Fremdenführern der Cook & Sons - Autobusse zuhört und die Passagiere beobachtet, sieht man leider, dass gut 90% der Reisenden nicht wegen der Naturschönheiten solche Pässe besuchen (vgl. Fig. 26-30).

Sonst ist in den meisten Fällen das dem Passe nächste Hotel ein gutes Stück unterhalb der Höhe an einem Punkte, der wettergeschützter liegt als der Pass und mehr bietet. Selbst an



Fig. 26: Hotel Toblach, Lageplan.

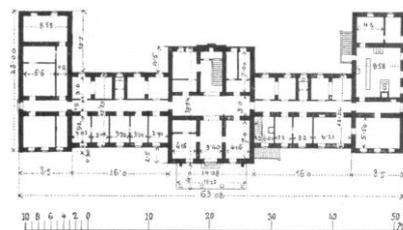


Fig. 27: Hotel Toblach, Grundriss EG.



Fig. 28: Hotel Karersee, zeitgenössische Fotografie.

¹⁹² Vgl. Prokop 1897, S. 15-16: Dolomiten-Hotel Toblach.

¹⁹³ Vgl. Prokop 1897, S. 25-31: Karersee-Hotel.

¹⁹⁴ Vgl. Prokop 1897, S. 21-22: Grandhotel Penegal, Mendelpass.

Grenzpässen findet man diese Anordnung und stehen beiderseits der Höhe nur die schlichten Grenzhäuser für die Zollwächter. Aber auch am Fuße besonderer Steilstrecken findet man auf den Rampen bescheidenere Hotels aus der Zeit des Pferdefuhrwerkes, einige hievon haben jedoch ihren Betrieb eingestellt, weil der Frequenzausfall durch das Überhandnehmen des Autoverkehrs ein weiteres Offenhalten verlustbringend gestaltet.“¹⁹⁵

Hinsichtlich „Bauweise und Größe der Hotels“ beobachtet Wallack:

„Mit wenigen Ausnahmen sind alle Hotels an Alpenstraßen Steinbauten, solide gebaut, mit hölzernem Dachstuhl und feuersicher eingedeckt. Besonders in den höchsten Lagen werden als Dachdeckung verzinkte Eisenbleche bevorzugt, da sie dem Sturm die geringste Angriffsmöglichkeit bieten. Fast ausnahmslos sind die Hotels mit bewohnbaren Mansarden ausgestattet. Nur in den Talstationen findet man vereinzelt Hotels mit auf gemauerte Stockwerke aufgesetzter hölzerner Mansarde. Ein einziges Hotel repräsentiert sich zur Gänze in Holz: das Hotel Schweizerhof in Maloja, ein Blockbau aus dem Jahre 1882.

Besonders in den höchsten Lagen sind die Fenster der Hotels gegen Sturm, Regen und Schnee mit besonderen, aus Holz oder Blech vorgesehenen Läden zu verschließen.

Die wenigsten hochalpinen Hotels sind im landläufigen Sinne unterkellert. Terrainunebenheiten werden für die Anlage der Keller ausgenutzt, ohne einen eigenen Aushub dafür bewältigen zu müssen oder der Keller befindet sich in einem eigenen, anschließenden, diesem Zwecke dienenden Gebäude.

Naturgemäß bildet die an Ort und Stelle vorkommende Gesteinsart die Bausteine. Die Stiegenhäuser sind nicht immer feuersicher angelegt, die Treppen aus Stein, Kunststein aber auch aus Holz. Besonderes Augenmerk ist bei allen Eingängen auf Windfänge gelegt und sind die Außentüren und Tore alle nach innen zu öffnen. Bei den hochalpinen Hotels befinden sich die Türschwellen in angemessener, oft weit über einen Meter messender Höhe über dem Terrain. Entsprechende Treppenanlagen vermitteln dann den Aufgang.

Die Deckenkonstruktionen sind meist in Holz ausgeführt, nur sehr große Räume zeigen fallweise Eisenbetondecken. Das Mauerwerk ist meist mit glattem Verputz versehen, jeder unnötige Vorsprung und komplizierte Gesimse vermieden um der Witterung möglichst geringe Angriffspunkte zu bieten. Das für Fenster, Türen, Fensterstöcke und Türstöcke verwendete Holz wird mit großer Sorgfalt ausgewählt und nur langsam wachsendes Bergholz, möglichst aus der gleichen Gegend in der das Hotel steht, verwendet.

Die Größe der Hotels ist sehr verschieden: keinesfalls überschreiten die allergrößten die Zahl von 400 Betten (nur in Talstationen und nur Hotel Karersee auf der Westrampe der Karerpass-Straße) und bleibt der Durchschnitt auf Passhöhen und Rampen weit unter 100 Betten.“¹⁹⁶

In diesem Abschnitt geht Wallack auf die gebirgsspezifische Ausführungsart und das Baumaterial ein und folgt dabei sinngemäß



Fig. 29: Grand-Hôtel Penegal, Mendelpass, Fotografie um 1897.

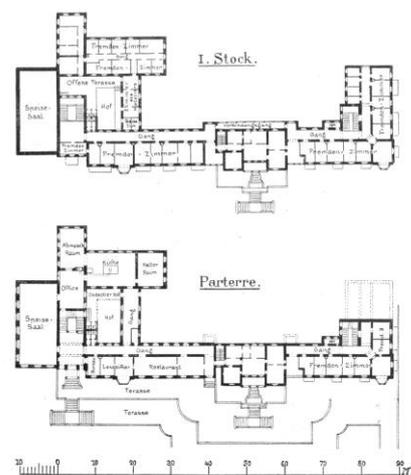


Fig. 30: Grand-Hôtel Penegal, Mendelpass, Grundrisse.

¹⁹⁵ Studienreise 1925, S. 21.

¹⁹⁶ Studienreise 1925, S. 22.

den Ausführungen in der BdA von 1884: Berghotels müssen „in ihrer Konstruktion und Ausrüstung von den einfachsten Mitteln Gebrauch machen, da ihre Saison (...) sehr kurz ist und auch die Baumaterialien durch den Transport (...) sehr verteuert werden.“¹⁹⁷ Für Prokop ist das äußere Erscheinungsbild der Gebirgshotels vom vor Ort verfügbaren Material abhängig, er bemerkt bezüglich Materialbeschaffung: „Was den Baustyl betrifft, oder besser, was das Äußere des Baues anbelangt, so sollten die Bauten mit jenem Materiale erbaut werden, welches an Ort und Stelle vorfindlich sei und sollte dieses Materiale nicht verdeckt, d.h. nicht verputzt, also im Rohbau verbleiben. Vor allem aber müsste den örtlichen, den klimatischen Verhältnissen Rechnung getragen werden.“ Prokop weiter: „Der Hotelbau soll also möglichst einfach und vor allem constructiv ausgeführt werden; die Construction sollte aber auch zugleich womöglich die Art der Decoration bedingen oder selbst die Schmückung abgeben. Nicht mit falschen und mit halben Mitteln und in unzureichender Weise, sondern mit einfachen, sich anbietenden und vorhandenen Mitteln sollte in seiner Art ein Maximum erreicht werden.“¹⁹⁸ Prokop vertritt hinsichtlich Materialästhetik eine durchaus zeitgenössische Einstellung. Heinrich Pudor wird wenige Jahre später schreiben, dass es zu den wichtigsten Kunstgesetzen gehört, zu erkennen, „dass es das Material ist, welches den Stil schafft (Semper), und dass wir aus dem Material, seinem Charakter und seiner Eigenart und Schönheit die Formengebung herausholen müssen.“¹⁹⁹

Zurück zu Prokop: „Wie bei den meisten Hotelbauten in den Alpen, wird (...) das Parterre in Mauerwerk, das Ober- und Dachgeschoß aber aus Blockholz hergestellt.“ Er verbindet diese Bauweise mit einem „Schweizer Holzstyl“.²⁰⁰ Die regionale Zuordnung und Verbreitung des „Schweizerstiles“ geht auf eine lange Reihe von Publikationen zurück welche die Vorbildwirkung der schweizerischen Gebirgsarchitektur europaweit untermauert.²⁰¹ Hinsichtlich des Materials erwähnt Wallack neben den sonst üblichen Holzdecken auch die Verwendung von (in abgelegenen Gegenden mit einigem Aufwand verbundenen) Eisenbetondecken, einer Erfindung aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.²⁰²

Die von Wallack beobachteten Fensterläden werden für ihn ein wichtiges funktionales und ästhetisches Motiv. Ein erneuter Blick in die BdA von 1884 bestätigt seine Beobachtungen: „Die beste Art, die Fenster gegen die Sonne zu schützen ist zugleich die älteste, nämlich die mittels der sog. Wind- oder Fensterladen; sie hat den Vorteil, zugleich gegen Sturm, Hagelschlag, Straßengeräusch und einigermaßen gegen den Einbruch zu schützen. Freilich ist die Außen-Architektur des Bauwerks durch diese Laden bestimmend beeinflusst und wer dies nicht will, muss schon zu anderen Mitteln greifen.“²⁰³

Wallacks Beobachtung, dass Keller gelegentlich in eigens dafür errichteten Gebäuden ihre funktionale Entsprechung finden ist für



Fig. 31: Gletsch und Rhonegletscher (Foto: Wallack).

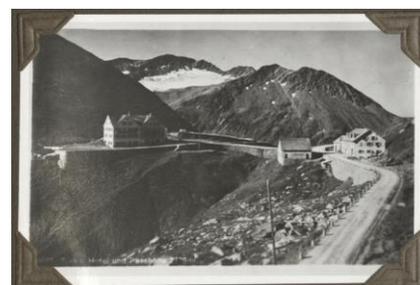


Fig. 32: Furka, Hotel, Passhöhe 2426 m (Foto: Wallack).



Fig. 33: Rigi-Kulm, 1800 m (Foto: Wallack).



Fig. 34: Chamonix, Terrasse du Majestic Palace et Mont Blanc (Foto: Wallack).

¹⁹⁷ BdA 1884, S. 771.

¹⁹⁸ Prokop, 1897, S. 23.

¹⁹⁹ DA 1910, S. 44-48.

²⁰⁰ Prokop 1897, S. 12.

²⁰¹ Vgl. ABZ 1843, S. 353-354: „Gebirgshäuser in der Schweiz“.

²⁰² Das erste Patent (1855) geht auf Joseph-Louis Lambot zurück. Joseph Monier ließ 1867 ein weiteres Eisenbetonsystem patentieren.

²⁰³ BdA 1884, S. 774.

Gebirgsverhältnisse nicht ungewöhnlich: Der Aushub ist vielfach schwierig und mit Mehrkosten verbunden. Bei Prokop finden wir Beispiele namhafter Alpenhotels, bei denen einzelne Funktionseinheiten auf umliegende Wirtschaftsgebäude, Waschhütte, Eiskeller, Stallungen etc. verteilt sind.²⁰⁴

Wallack skizziert im Folgenden die verschiedenartige Besiedlung einzelner Alpenstraßen mit Hotels und stellt fest, „dass hier keine Regeln abgeleitet werden können.“²⁰⁵

(Auszug)

„Dolomiten: Zentrum Cortina d’Ampezzo mit 28 Hotels, zahlreichen Villen, Privatwohnungen und Fremdenzimmern, zusammen 3880 Betten (das größte Hotel mit 220 Betten).

Passhöhen: Tre Croci mit 2 Hotels, ...

Rampen: Tre Croci O, ..., Karersee mit 400 Betten.

Talstationen: Toblach: 6 Hotels mit ... 660 Betten, ...

Stilfserjochstraße:

Passhöhe.

Rampen: ...

Talstationen: ...

Furkastraße: ...

Grimselstraße: ...

Simplon: ...

St. Gotthard: ...

Großer St. Bernhard: ...

Col du Lautaret: ...

*Mt. Cenis: ...*²⁰⁶

In seinem Überblick folgt Wallack dem zuvor eingeführten Schema nach Lage der Hotels (Talstation, Rampe, Passhöhe) und führt, in gewohnt ausführlicher und sorgfältiger Art, die lagespezifische Anzahl von Hotels und Betten an. Ergänzend zu Wallacks pragmatischer Auflistung ermöglicht uns Christomannos mit seiner Beschreibung von Cortina einen kleinen zeitgenössischen Einblick in die Dolomiten: „Tief zu Füßen des Absturzes sonnt sich das lachende, grüne Talbecken von Ampezzo mit dem Hauptorte Cortina, dessen weiß-blinkende Häuser und zahlreichen Hotels ein hoher Campanile stolz überragt. Über dreißig malerische Weiler und zahllose Einzelgehöfte liegen rings um Cortina über die weiten, grünen Hänge hin verstreut und bereichern das entzückende Gesamtbild mit stets wechselnden, farbigen Details. Etwas höher, und den waldigen Berghängen näher gerückt, erblickt man die vornehmen Hotels Faloria, Bellevue, Cristallo und Miramonti. Zwei kleine, bescheidene Wirtschaften (das Albergo Pokol und Albergo Tofana) laden auf Pokol zum Verbleiben ein, ein geplanter großer Hotelbau auf der Krepa selbst aber soll das für Sommer- und Winteraufenthalt gleich geeignete Hochterrain von Pokol dem großen Fremdenverkehre erschließen und die Gegend von Cortina auch als erstklassige Winterstation einführen, ein Unternehmen,

²⁰⁴ Prokop 1897, S. 19-21: Kesselfall-Alpenhaus nebst Dependancen von Nicolaus Gassner; S. 25-32: Karersee-Hotel von J. Musch und C. Lun in Meran 1896.

²⁰⁵ Studienreise 1925, S. 23.

²⁰⁶ Studienreise 1925, S. 22-23.

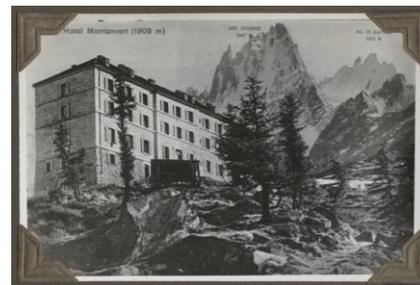


Fig. 35: Hotel Montanvert, 1909 m (Foto: Wallack).



Fig. 36: Gemeinschaftsraum, o.O. (Foto: Wallack).



Fig. 37: Speisesaal, o.O. (Foto: Wallack).

das ein rühriger Wintersportverein in Cortina schon seit Jahren aufs Beste vorbereitet“²⁰⁷ Neben Cortina lernen wir bei Christomannos auch Toblach kennen: „Am Pragser Wildsee, einem der schönsten Seen des Dolomitengebietes, führt Herr Hellenstainer, ein Sohn der berühmten Wirtin Frau Emma in Niederndorf, ein ausgezeichnetes, modernes Alpenhotel, das sich großer Beliebtheit und eines starken Besuches erfreut. Von hier nach Niederndorf an die Bahn sind es nur 8 km, von Niederndorf nach Toblach, dem vornehmsten und größten Höhenkurorte des Pustertales nur eine Bahnstation (4 km). Toblach ist mit seinen komfortablen, eleganten Hotels (Rohrachers Hotel Germania, Grand Hotel Toblach, Hotel Union, Waldhof, u.a.m.) der Mittelpunkt des Pustertaler Fremdenverkehrs und der geeignetste Ausgangspunkt für den Besuch der großen Dolomitenstraße von Osten oder Norden her. Von Wien nach Toblach verkehren während des Sommers täglich zwei Schnellzüge und von München nach Toblach ein direkter Waggon.“²⁰⁸

Im Kapitel über die „Einrichtung und Ausstattung der Hotels“ kategorisiert Wallack die Hotels nach Rängen. Er geht dabei ähnlich vor wie bereits im Handbuch der Architektur von 1885 und 1904, sowie bei Wöhler 1911 vorexerziert.²⁰⁹

„Im Wesentlichen lassen sich mehrere Kategorien von Hotels unterscheiden; eine strenge Einteilung lässt sich nicht treffen, da es auch alle möglichen Zwischenstufen zwischen den einzelnen Kategorien gibt.

1. *Luxushotels: sind mit allem erdenklichen Komfort ausgestattet. Die Aufenthaltsräume sind groß. Halle, mehrere Speisesäle, Kaffeehaus, Bibliothek, Lesesaal, Schreibzimmer, Musikzimmer und Wandelgänge sind vorhanden. Im Hotel Glacier du Rhone in Gletsch ist sogar eine Hauskapelle vorhanden, in der zweimal wöchentlich katholischer, helvetischer und anglikanischer Gottesdienst deutsch, französisch und englisch gehalten wird. Auch wenn das Hotel hoch über der Baumgrenze liegt, gibt es noch immer Appartements mit Bad, kaltes und warmes Wasser in jedem Zimmer, Zentralheizung. Nahezu ausnahmslos findet man in den Zimmern echte Perserteppiche. Die Zentralheizungen werden mit Briketts, seltener mit Kohle geheizt, elektrische Zentralheizungen wurden nicht angetroffen. Alle derartigen Hotels beziehen entweder elektrische Energie von einem größeren Kraftwerke oder sie besitzen kleine Eigenanlagen zur Erzeugung von Elektrizität – entweder Wasserkraft oder Dieselmotor.²¹⁰ Vor allem wird die Energie zur elektrischen Beleuchtung verwendet, in der Küche nur für Boiler, dann für Bügeleisen und manchmal für die Beheizung einzelner*

²⁰⁷ Christomannos 1909, S. 44; Christomannos blickt bereits auf Cortinas Zukunft als Wintersportzentrum: Alpine Skiweltmeisterschaften 1932 und 1941 sowie Olympische Winterspiele 1956.

²⁰⁸ Christomannos 1909, S. 51-53.

²⁰⁹ Vgl. HdA 1885, S. 177; HdA 1904, S. 301; Wöhler 1911, Band 2, Inhaltsverzeichnis, sowie S. 5-48.

²¹⁰ Seit Werner Siemens: Dynamomaschine 1866; Thomas Edison: langlebige Kohlefadenglühlampe ab 1879.

kleiner transportabler Zimmeröfen. Als Einzelfall sei ein großer (...) Kachelofen hervorgehoben, der mit Nachtabfallstrom²¹¹ geheizt wird und auch während der industriellen Mittagspause Energie zugeführt erhält. Neben Haustelefon und Überlandtelefon ist auch für Radio gesorgt. Reisebüro und Wechselstube befinden sich neben dem Hotelbüro. Bei jedem Hotel ist wenigstens ein Tennisplatz, manchmal auch Golf und Cricketplätze, bei Wintersaison auch mitunter ein Eislaufplatz. In separaten Gebäuden befinden sich Garagen für 10 bis 25 Autos, im Stockwerk Chauffeurzimmer. Luxusautomobile werden an Hotelpassagiere nicht nur für die betreffende Alpenstraße sondern nach jedem gewünschten Punkte (auch über der Grenze) vermietet. Selbstverständlich erfolgt die Benzinabgabe – wie überall – mit Automaten. Auffallend ist die Tatsache, dass bei derartigen Hotels an hervorragenden Aussichtspunkten neben der Straße die Speisesäle mehr Passagiere fassen können, als das Hotel beherbergen kann.

2. Große bürgerliche Hotels sind im Wesentlichen gleich, doch ohne besonderen Luxus ausgestattet. Reisebüro und Wechselstube fehlen, ebenso meistens die Sportplätze. Die Zahl der heizbaren Zimmer ist nach der beobachteten Frequenz in der kälteren Vor- und Hochsaison bemessen. Außer Luxusautos werden hier auch Autobusse vermietet.
3. In mittleren bürgerlichen Hotels schrumpfen die Garagen oft bis auf Plätze für 3 Autos zusammen. Man findet meist nur mehr einen Speisesaal, kein Kaffeehaus und keine Wandelgänge. Zentralheizung ist meist noch vorhanden, fließendes Wasser in den Zimmern aber nur in den französischen Hotels. An Stelle der Appartements mit Badezimmer treten mehrere Badezimmer im ganzen Hause. Sportplätze sind keine vorhanden.
4. Kleine bürgerliche Hotels sind meist ohne Zentralheizung, ein geringer Prozentsatz der Zimmer mit Holz oder Kohle heizbar; Garagen fehlen meistens oder sind in sehr bescheidener Zahl und Form vorhanden. Dann gibt es noch
5. Schutzhüttenähnliche Hotels und Touristendependancen zu großen bürgerlichen Hotels; ihre Einrichtung und Bequemlichkeit entspricht ungefähr den kleinen bürgerlichen Hotels.

Außerdem gibt es natürlich auch noch Hotels garnis, Pensionen etc., die wieder in verschiedene Güteklassen eingeteilt werden können.

Diese grobe aber auch dehbare Einteilung in 5 Gruppen trifft im Wesentlichen für die Schweiz und Frankreich zu. In Italien sind mit wenigen Ausnahmen (ehemals österreichisches Gebiet) die Hoteleinrichtungen an den Alpenstraßen um 1 bis 2 Stufen tiefer.

²¹¹ Zu Zeiten geringer Stromabnahme, also besonders in der Nacht, erzeugter Strom. Nicht speicherfähige Laufwerke werden beispielsweise dazu verwendet Wasser mittels Pumpen in ein höher gelegenes Becken zu befördern. Zu einem späteren Zeitpunkt betreibt das zurückfließende Wasser im Bedarfsfall eine Turbine. Vgl. Leopold Herzka (Hg.): Der Bauratgeber. Handbuch für das Baugewerbe und seine Grenzgebiete, Wien 1931, S. 540.

Ganz auffallend vorzüglich ist die Bedienung in den französischen Hotels, nahezu gleich gut in den schweizerischen Hotels. In Österreich und Italien ist es in dieser Hinsicht im Vergleiche zur Schweiz und Frankreich mehr als schlecht bestellt.

Die Tatsache, dass mit abnehmendem Breitengrad das Ungeziefer in den Hotels zunimmt, trifft wegen der klimatischen Verhältnisse für Alpenstraßenhotels nicht zu. Übrigens wird in den schweizerischen und französischen Alpenhotels an Reinlichkeit Außerordentliches geleistet.²¹²

Dass Wallack sich auf eine in gängigen Lehrbüchern der Architektur übliche Kategorisierung stützt, erklärt sich bereits aus seinem Lehrplan: Während seines Studiums belegte er 1909/1910 „Allgemeine Gebäudelehre“. Dass er hinsichtlich detaillierter Beschreibung dermaßen gründlich vorgeht, geht wahrscheinlich auf seinen praktischen Zugang zurück; in der Literatur werden die Ränge jedenfalls kaum näher beschrieben. Wallacks erste Wahl der Unterscheidung – nach Lage – findet sich in der Literatur nicht, auch hier ist seine Handschrift erkennbar. Er erarbeitet sich im Rahmen der Studienreise ein präzises Instrumentarium zur möglichst eindeutigen Klassifizierung der gesehenen Bauten um für die anstehende Erstellung der Baurichtlinien gerüstet zu sein. Letztlich muss er feststellen, dass seine Einteilung „grob“ und „dehnbar“ bleiben muss. Hier wird die Problematik der Klassifizierung deutlich, denn was ein Alpenhotel letztlich ausmacht, oder in welcher Kategorie es anzusiedeln ist, legt Wallack an keiner Stelle fest, wemgleich die Namensgebung bereits seit 1924 fest steht.

Die von Wallack angesprochenen Cricketplätze gehen, wie der „Fünfuhrtee“, auf Einflüsse des englischen Publikums zurück.²¹³ Prokop äußert sich dazu, mit dem zeitgenössischen Blick Richtung Schweiz, folgendermaßen: „Fast ein Saeculum dauert schon dieser Fremdenzug und Fremden-cult in der Schweiz an, der freilich etwas einseitig geraten ist, indem auf die Sprache, die Sitten und Gewohnheiten der Engländer vor allem Bedacht genommen, deren kleineren Bedürfnissen Rechnung getragen, ja selbst deren heimatlichen, ortsüblichen Spiele überall berücksichtigt wurden; diese einseitige Bedachtnahme wird durch die heute gleichfalls zahlreich reisenden Norddeutschen manchmal recht energisch zu korrigieren gesucht.“²¹⁴

Eine Bemerkung Diethelms über die kosten- und arbeitsintensive Anlage und Wartung von Eislaufplätzen erklärt, warum Wallack sie ausschließlich beim ersten Luxusrang sieht: „Wohl die meisten zeitgemäßen Wintersporthotels richten für ihre Hotelgäste vor oder hinter dem Gebäude durch Überwässerung einer Wiese einen Eislaufplatz an, den man von den Gesellschaftsräumen und den Zimmern aus gut übersehen kann. Die Herstellung und Instandhaltung eines solchen Platzes ist immerhin kostspielig, müssen doch besondere Arbeiter angestellt werden, welche neben der Pflege des Eisplatzes den Gästen beim Anschnallen der Schlitt- und

²¹² Studienreise 1925, S. 24 bis 25.

²¹³ Vgl. hierzu Diethelm 1920, S. 214.

²¹⁴ Prokop 1897, S. 1.

Schneeschuhe behilflich sind und gegebenenfalls auch Ausbesserungen an den Sportgeräten vornehmen können.“²¹⁵ Für Diethelm gibt es zudem, zumindest in der Schweiz, keine reinen Winterhotels, die „nur über den Winter (...) geöffnet sind, (...) sondern es sind alle Zweisaisonhotels.“²¹⁶

Bei den erstrangigen Luxushotels notiert Wallack zudem eine folgenreiche Schlüsselbeobachtung: Bei Orten mit guter Aussicht fassen die Speisesäle mehr Gäste, als das Hotel beherbergen kann.

Weiters schreibt Wallack über die „Zimmerpreise und Verpflegskosten“:

„Hierüber feste Richtlinien aufzustellen ist ganz unmöglich, denn man trifft bei gleicher Güte oft Preisdifferenzen, die unerklärlich sind. Es gibt Hotels, die bei schwierigerer Bringung der Lebensmittel, schönerer landschaftlicher Lage als ein anderes Hotel an der gleichen Straße, bei gleicher Güte bedeutend billiger sind. Die Preiserstellung ist eben nicht nur eine Funktion der Eigenkosten, sondern auch eine Funktion des Geschäftsgeistes der Besitzer. Sind die Preise andererseits hoch zu nennen – besonders in der Schweiz – so darf man nicht vergessen, dass für diese Beträge dem Fremden auch etwas geboten wird, wovon die löblichen österreichischen Hoteliers meist keine blasse Ahnung haben. In Frankreich sind die niederen Preise eine Erscheinung der Geldentwertung.

Die einzelnen Preise setzen sich zusammen aus dem eigentlichen Rechnungsbetrage, einem perzentuellen Zuschlag für die Bedienung, der meist 10 bis 12%, in Luxushotels bei kurzem Aufenthalte bis zu 20% beträgt, wozu in größeren Talstationen noch eine von jedem Passanten zu entrichtende Kur- oder Saisontaxe pro Tag kommt. In Italien ist außerdem die Luxussteuer für jede Rechnung in Form von Stempelmarken zu entrichten, die 4% und mehr – je nach Hotelrang und Zimmergüte – beträgt. Zweifellos muss diese Steuer, die der Verbraucher zur Gänze bestreiten muss, ganz fabelhafte Staatseinnahmen ergeben und ist es geradezu unerfindlich, warum das nach neuen Steuerquellen suchende Österreich diese Luxussteuer nicht nachahmt.

In den Hotelprospekten sind meist ganz bescheidene Zimmerpreise genannt, kommt man jedoch an Ort und Stelle und hat beispielsweise ein einfaches Zimmer telegrafisch vorausbestellt, dann kann man in 90 von 100 Fällen zur Zeit der Hochsaison damit rechnen, dass kein solches Zimmer mehr zu haben ist und dass man für das Übernachten, wenn's gut geht, um 50% mehr bezahlen muss als den Prospektpreis. In vielen Fällen ist das bei dem großen Sommerandrang einzusehen, meistens ist es aber ein Geschäftstrick.

Für längere Aufenthalte gewähren Alpenstraßenhotels Ermäßigungen nach besonderem Übereinkommen, hievon wird aber aus dem Grunde nahezu kein Gebrauch gemacht, weil das reisende Publikum auf den Alpenstraßen sich zu nahezu 99% aus Passanten zusammensetzt, von denen sich kaum einer mehr als 3 Tage,

²¹⁵ Diethelm 1920, S. 177.

²¹⁶ Diethelm 1920, S. 175.

*manche 2 Tage, viele einen Tag und die meisten nur eine Nacht aufhalten. Die Zahl jener Reisenden, die in den Hotels überhaupt nur eine Mahlzeit einnehmen, überwiegt bei weitem jene der übernachtenden Passagiere. Am Fuße der Alpenstraßenrampen liegen allerdings von Sommerfrischlern bevorzugte Orte, für deren Hotels das nicht zutrifft.*²¹⁷

BonsHotels verabreichen Mahlzeiten und gewähren Übernachtungen – meist nur bei Vorausbestellung – gegen Abgabe der im Reisebüro gelösten Bons. Überaus eingebürgert ist diese Einrichtung auf den französischen Alpentrassen, wo ein Reisender ohne Bons angestaunt wird.

In Frankreich existiert in allen Hotels die Trinkgeldablösung in Form eines perzentuellen Zuschlages zur Rechnung, in der Schweiz ist sie ebenfalls fast überall eingeführt, wo nicht, kann man alle Trinkgelder gemeinsam (rund 10% der Hotelrechnung) beim Concierge erlegen, der die Verteilung vornimmt. In Italien ist der gleiche Vorgang fast ausnahmslos eingeführt. Nur in Österreich (nicht überall!) drängt sich das Hotelpersonal mit offener Hand um den abreisenden Gast.

*Die nachstehenden Preise sind nach tatsächlich gezahlten Rechnungen zusammengestellt, ohne Getränke, und geben einander gegenübergestellt ein beiläufiges Bild wie teuer – beziehungsweise wie billig – das Reisen sein kann*²¹⁸

Es folgt eine Auflistung, in der länderspezifische Preise für Zimmer und einzelne Mahlzeiten, jeweils entsprechend der zuvor eingeführten Hotelgüte, gegenübergestellt werden. Wallack zufolge kostet beispielsweise ein Einbettzimmer 2. Güte in der Schweiz zwischen 9,30 und 15,60, in Italien zwischen 3,80 und 9,50 und in Frankreich zwischen 4,50 und 5,80 österreichische Schilling. Wallack hebt hervor, „dass die Mahlzeiten in Frankreich nahezu doppelt so reichlich sind, als in der Schweiz und Italien.“²¹⁹

Zu der in diesem Abschnitt bereits Eingangs angesprochenen Preishöhe in der Schweiz schreibt Diethelm: „Betreff der Hotelpreise in der Schweiz herrscht bei vielen Reisenden die Meinung vor, es sei alles zu teuer. Unberechtigt jedoch ist dieser Vorwurf, wenn man in Betracht zieht, dass die Preise im allgemeinen den Betriebsverhältnissen entsprechen, welche sich wiederum aus den Anforderungen des reisenden Publikums heraus entwickeln, dass die Lebensmittelzufuhr in den Berggegenden und auf Bergbahnen sehr teuer ist, dass ferner sehr viele Lebensmittel und Getränke mit hohen Zöllen aus dem Auslande bezogen werden müssen. Diese Umstände erfordern ein großes Anlage- und Unterhaltungsvermögen, welches sich naturgemäß verzinsen muss und zwar vielerorts in einer verhältnismäßig kurzen Saison.“²²⁰

Wallacks Notiz, dass die Preisangaben in Prospekten und in der Reiseliteratur nicht immer korrekt waren bestätigt auch Wenzel: „meist [wurden] nur die Preise für die billigsten Zimmer angegeben (...).“²²¹

²¹⁷ Prokop 1897, S. 2 u. 16; nennt Ferleiten, Heiligenblut und Toblach.

²¹⁸ Studienreise 1925, S. 25 bis 26

²¹⁹ Studienreise 1925, S. 26

²²⁰ Diethelm 1920, S. 45.

²²¹ Wenzel 1991, S. 19.

Für die weitere Projektentwicklung sind vor allem Wallacks Erkenntnisse bezüglich Aufenthaltsdauer von besonderer Bedeutung: „Die Zahl jener Reisenden, die in den Hotels überhaupt nur eine Mahlzeit einnehmen, überwiegt bei weitem jene der übernachtenden Passagiere.“²²²

Hinsichtlich „Benutzungsdauer und Frequenz der Alpenstraßen-Hotels“ stellt Wallack – ganz ähnlich wie Guyer bereits 1885 – die Abhängigkeit von den „Communications-, Concurrenz- und climatischen Verhältnissen“ fest:²²³

„Die Benutzungsdauer der Alpenstraßenhotels ist vor allem abhängig von der Höhenlage und der Beschaffenheit der Straße in den Monaten vor Beginn und nach Ende der eigentlichen Sommersaison. Eine Wintersaison haben nur die Hotels in den Talstationen, in denen der Wintersport ausgeübt werden kann. Dann ist es aber auch erforderlich, dass die Zufahrt bis zu dem betreffenden Ort, in dem das Hotel steht, im Winter benützbar ist, sei es auf die Weise, dass die Straße mit Straße mit Schneepflügen befahren wird, sei es andererseits dadurch, – was bei der größten Zahl der Talstationen zutrifft – dass der Ort von einer Eisenbahn berührt wird. Die größte Zahl der eigentlichen Alpenstraßenhotels auf den Rampen und an den Scheitelpunkten der Straße sind im Winter gesperrt und werden manchmal durch 1 bis 3 Angestellte, die im Winter im Hotel verbleiben, bewacht. Es kann aber auch vorkommen, dass in solchen bewachten Hotels wenige Touristenzimmer benützbar sind, so dass selbst zu Zeiten, zu denen das Hotel offiziell geschlossen ist, Passanten bescheidene Unterkunft und Verpflegung finden können. Aber auch in Wintersportplätzen sind durchaus nicht alle Hotels im Winter geöffnet, besonders dann wenn der Ort eine die Winterfrequenz weit überwiegende Sommerfrequenz aufweist, was in den meisten Fällen zutrifft.

Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass die Hotels an den Alpenstraßen ihren Betrieb mit dem Schneefreiwerden der Straße aufnehmen oder doch kurz danach. Eingestellt wird der Betrieb knapp bevor die Straße unbenützbar wird. Man darf sich aber nicht vorstellen, dass der Betrieb gleich zu Beginn in vollem Umfange aufgenommen wird und so bis zum Ende durchgeführt wird. Vielmehr besitzen alle derartigen Hotels die Einteilung, dass das Gebäude stockwerkweise oder traktweise betrieben werden kann, die anderen Stockwerke oder Trakte gleichzeitig gänzlich geschlossen sind. Die den längsten Teil der Saison benützbaren Zimmer sind dann in allen Fällen beheizbar, die übrigen nicht immer.

Viele Hotels haben auch Dependancen, die mitunter gleich gut meistens jedoch etwas weniger gut ausgestattet sind als das Hauptgebäude. Diese Dependancen bleiben solange geschlossen, als das Hauptgebäude nicht voll besetzt ist. Erst mit Vollbesetzung des eigentlichen Hotels wird die Dependance geöffnet und nur solange offengehalten, bis alle Passagiere wieder im Haupthotel untergebracht werden können. Es kann daher in einer weniger guten Saison vorkommen, dass ein Hotel seine Dependance

²²² Vgl. Studienreise 1925, S. 24 und 28.

²²³ Guyer 1885, S. 56.

überhaupt nicht braucht, bei sehr großen Hotels, dass selbst in der Hauptsaison ein Stockwerk oder Trakt nicht benützt wird. Von diesen Dependancen verschieden sind die sogenannten Touristendependancen, die meist die ganze Saison hindurch offen sind; sie sind dann auch in vielen Fällen im Winter bescheiden bewirtschaftet. Nur mit Zuhilfenahme der sogenannten beschränkten Benützung der Hotelräumlichkeiten vor und nach der Hauptsaison ist es möglich, diese Betriebe wirtschaftlich zu gestalten, da auf diese Weise nicht nur an Heizmaterial sondern auch an Personal wesentlich gespart wird. In diesem Zusammenhange muss aber auch die Personalfrage in den Alpenhotels kurz gestreift werden. Nahezu ausschließlich ist die Bedienung weiblich und steht getrennt für den Hotel- und Gastwirtschaftsbetrieb unter männlicher Leitung. Die Aufträgerinnen werden nur solange beschäftigt, als es zur klaglosen Abwicklung des Dienstes erforderlich ist, das heißt sie werden entweder nur für 1 Monat, für 1 ½ Monate oder für 2 Monate engagiert. Speziell die Schweiz braucht nun ein großes Aufgebot an derartigem weiblichem Hotelpersonal. Gedeckt wird der Bedarf dadurch, dass selbst aus guten Häusern die Töchter mitunter Koch- und Servierkurse mitmachen, oder auch Buchhaltungskurse usw. und dann für die Sommersaison als Serviermädchen, Buchhalterin, Telefonistin usw. von Alpenhotelleitungen aufgenommen werden.

Die Frequenz der Alpenstraßenhotels ist vor allem eine Funktion der Witterungsverhältnisse zur Hauptreisezeit. Abgesehen von diesem überall gültigen Hauptumstande ist sie aber auch eine Funktion dessen, was die allernächste Umgebung des Hotels landschaftlich bietet, ob es sich um einen Punkt handelt wo jeder Fremde ‚gewesen sein muss‘ oder ob der Hotelbauplatz ein Durchschnitts-Alpenhotel-Bauplatz ist. Dass die Höhenlage der Scheitelhotels nicht immer die Frequenz günstig beeinflusst, ist schon aus der kürzeren Benützbarkeit – daher kürzeren Saisondauer – ersichtlich. Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass in den Talstationen Pensionäre und Passanten sich die Waage halten, in den Scheitelstationen gibt es fast nur mehr Passanten. Auf den Rampen findet man dann alle möglichen Zwischenstufen. In der Hauptsaison werden fast alle verfügbaren Zimmer der hoch gelegenen Hotels täglich frei und wieder voll besetzt. Rücksprache mit vielen Besitzern und Geschäftsführern hat ergeben, dass diese Art des Geschäfts nicht nutzbringend ist, vielmehr gerade oder kaum die Region deckt. Das Hauptgeschäft sind jene Passanten, die im Hotel nur eine Mahlzeit einnehmen, bei denen also die Zimmerbedienung wegfällt. So war ich an einigen Punkten Zeuge, wie zur Mittagstunde oder nachmittags zur Kaffeezeit 200, 300 und mehr Personen gleichzeitig mit einer Unzahl von Autobussen eines Reisebüros bei einem besonders berühmten Punkt (z.B. Hotel Belvedere am Rhone-gletscher) ankamen und ‚abgefüttert‘ wurden. Diese fast täglichen Ausflüge werden dem betreffenden Hotel der Passagierzahl nach telefonisch gemeldet. Dabei ist die Einrichtung so getroffen, dass das Eintreffen dieser Reisegesellschaften knapp nach Beendigung der Mahlzeit für die Hotelgäste erfolgt, so dass an erforderlichem Fassungsraum der Speisesäle gespart wird. Bedenkt man, dass oft bis zu 500 Personen so auf einen Schub ankommen, dann kann man auch begreifen, was bei derartigen Massenabfütterungen verdient wird, selbst wenn alle Passagiere Bons (die billiger sind) an Zahlungsstatt geben. Es ist

daraus aber auch sofort ersichtlich, warum wie schon früher erwähnt, der Fassungsraum der Speisesäle meist bedeutend größer ist, als es die Bettenzahl des Hotels erfordern würde. Dazu kommt ja noch, dass die Straßen befahrenden Luxusautos so ihre Fahrzeit wählen, dass die Mittagsrast meist in der Scheitelstation gemacht wird. Welches Gedränge von Kraftwagen das vor dem Hotel zu dieser Zeit herrscht, ist oft ganz unglaublich und sind aus diesem Grunde eigene Aufstellplätze für die Wagen vorgesehen. Ein Artikel, der gleichzeitig mit der Anwesenheit von Reisegesellschaften reißenden Absatz findet, sind die Ansichtskarten und Ansichtssammlungen des betreffenden Punktes. Da in der Schweiz eine Ansichtskarte – selbst bescheidener Ausführung – 21 bis 35 Groschen kostet, macht der Umsatz an Ansichtskarten bei einer größeren Reisegesellschaft allein 200 bis 300 Schillinge und mehr aus. Es muss aber auch wieder hervorgehoben werden, dass selbst der größte Andrang von Mittagsgästen in diesen Hotels durch das Personal klaglos bewältigt wird.

Dass die Frequenz auch abhängig ist von der verkehrstechnischen Bedeutung der Straße, an der die Hotels liegen, von der Beschaffenheit des Straßenzustandes, braucht wohl nicht besonders betont zu werden. Dass die nutzbare Straßenbreite nicht immer für die Frequenz maßgebend ist, dafür geben die an den meist nur 4 m breiten, manchmal nur 3 m breiten Dolomitenstraßen gelegenen Hotels ein Beispiel.²²⁴

Wallack unterscheidet: Das eigentliche Alpenstraßenhotel liegt nicht im Tal sondern weiter oben entlang der Rampe. Er bezieht sich zwar auf die Verknüpfung mit einer Straße, liefert aber, in Verbindung mit Prokops Bemerkung, dass „die wahren Alpenhotels nur auf einen 2 ½ bis 3 monatlichen Betrieb beschränkt sind“, ein weiteres Spezifikum zur typologischen Bestimmung. Erneut werden Bons und der Fassungsraum der Speisesäle in Relation zur Bettenzahl angesprochen. Wallack beobachtet zudem an „besonders berühmten Punkten“ eine zeitliche Trennung von Reisegesellschaften und Hotelgästen um die räumliche Auslastung effizienter zu gestalten.

„Im Folgenden wird eine Reihe von Alpenhotels oder von Gruppen von solchen aufgezählt, mit Angabe der Verkehrslage, Höhenlage und Frequenz, wobei die innerhalb der ganzen Offenhaltungszeit – bei jährlichen Betrieben innerhalb der Sommersaison – insgesamt erreichte Zahl der Übernachtungen durch die Bettenzahl dividiert erscheint. So bedeutet z.B. durch 45 Tage vollbesetzt, dass in der Saison insgesamt soviele Personen genächtigt haben, als die Hotelzimmerzahl, richtiger Bettenzahl mal 45 ausmacht. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass z.B. in einem Hotel mit 400 Betten in der Hochsaison gleichzeitig bis zu 600 Personen übernachten können, da man meist auch die Badezimmer, vor allem jedoch die in jedem Zimmer vorhandenen Divans zum Teil als Nachtlagerstätten mitbenützt werden. Da diese aber nicht die Regel bildet und höchstens an wenigen zutrifft, kann von dieser Mehrbesetzung abgesehen werden.

²²⁴ Studienreise 1925, S. 26-28.

(Auszug)

Dolomiten:

Zentrum Cortina d'Ampezzo: 1224 m , die meisten Hotels ganzjährig geöffnet, nur Parc-Hotel 15. Mai bis 10. Oktober; Serene; Fabrizi; Miramonti; Stella d'oro. Im Sommer durchschnittlich für alle Hotels durch 55 Tage vollbesetzt, im Winter die offen habenden durch 17 Tage vollbesetzt.

Passhöhen: Pardoj, 2254 m, Karerpass, Hotel Latemar, 1730 m ...

Rampen und Talstationen: alle Hotels ganzjährig offen mit Ausnahme Karersee, 1606 m und Canazei, 1463 m, Hotel Belvedere, Canazei etc., sowie Toblach, 1243 m, ...

Jaufenstraße:

2095 m, Jaufenhaus ...

Stilfserjochstraße:

Passhöhe, 2758 m, Hotel Stelvio ...

Rampen: Trafoj, 1541 m, Hotel Edelweiss ...

Talstation: Sponding, Bormio: Grand Hotel, Bagni vecchi und Belvedere; Hotel Poste und Hotel Torre ...

Münstertal ...

Grosser St. Bernhard:

2472 m, Passhöhe: Hotel grand St. Bernard, Hospiz ...

Rampen: Cantine de Proz ...

Talstationen: ...

Grimsel und Furka:

Zentrum Gletsch, 1761 m, Hotel Glacier du Rhone ...

Rampen und Passhöhen: Furka, 2431 m, Hotel Furka und Hotel Furkablick, Hotel Belvedere, 2272 m, Realp-Hotels Post, Grimsel: Hotel Grimselhospiz, 1875 m, Handeck-Hotel Bandedeckfall ...

Talstation: Furka: Andermatt, 1444 m, Hotel Bellevue, Monopol und Danioth, Hotel St. Gotthard, Hotel Touriste. Hospental, 1484, Hotel zum Löwen, Mexerhof ... Meiringen, Guttansen, Innertkirchen.

Sonstige besonders wichtige Punkte:

Klausenpass: Hotel Klausenpasshöhe, 1838 m, Hotel Urnerboden, 1389 m, Hotel Posthaus Urigen ...

Oberalp: Hotel Oberalpsee, 2033 m ...

San Bernardino: Hotel Ravazzia und Post, 2063 m ...

St. Gotthard: Hotel Presa, 2094 m ...

Splügen: Hotel Bodenhaus ...

Julier: Hotel Löwe, Condere, Savognia, 2288 m ...

Lukmanier: Tessiner Hospiz in Olivone, Hospiz und Kurhaus Lukmanier ...

Mt Cenis: Hotel du lac, de la Poste ...

Col du Lautaret: Hotel Col du Lautaret, 2073 m ...

Vorstehende Angaben beziehen sich im Allgemeinen auf eine gute Saison. Für Bormio wurden sie bei Hotelier am Stilfserjoch erfragt. In einer weniger guten Saison rechnet man mit $\frac{3}{4}$ der angegebene-

nen Nächtigungen, in einer schlechten Saison kann die Zahl der Nächtigungen auf 45-50% der oben angegebenen Zahlen sinken. Eine Ausnahme machen nur jene Punkte, an denen man gewesen sein muss, an diesen erreicht die Zahl der Nächtigungen auch in der schlechtesten Saison noch 50-55% der oben angegebenen. Was nun die Zahl der Passanten anbelangt, die in den Hotels wenigstens eine Mahlzeit einnehmen, lässt sich deren Zahl nur schätzen. So gab der Geschäftsführer im Hotel Glacier du Rhone in Gletsch (eines der vielen berühmten Hotels der Familie Seiler²²⁵) Folgendes an: Trotz der verhältnismäßig großen Nächtigungsfrequenz des Hotels – über 12.000 – (Gletsch ist derzeit auch Endstation der Furkabahn²²⁶) wirft das Hotel kein besonderes Erträgnis ab, weil die Passagiere hier meist nur über Nacht bleiben. Das höher gelegene, der gleichen Familie gehörige Hotel Belvedere mit 3300 Übernachtungen gleicher Art kann in der Saison mit über 30.000 Passanten rechnen, die nur eine Mahlzeit einnehmen und ist hoch aktiv. Allerdings war nicht heraus zu bekommen, was man unter 'besonderem Erträgnis' versteht. Ähnlich waren die Auskünfte an anderen Orten. Auf jeden Fall kann nach dem eigenen Augenscheine gesagt werden, dass an besonders besuchten Alpenpässen die schönsten Punkte Passantenfrequenzen haben, die mindestens das 4-fache, manchmal das 10-fache und darüber der im Hotel übernachtenden Gäste ausmachen. Diese Passanten machen denn auch tatsächlich das Hauptgeschäft aller derartigen Hotels aus. Jedenfalls mag es nicht leicht gewesen sein, die erforderliche Größe für die Hotelbauten an den verschiedenen Punkten vor Baubeginn richtig zu ermessen, denn dass ein zu großes Hotel leer bleiben würde, ist von vornherein klar, denn die Leute fahren nicht des Hotels wegen an einen bestimmten Punkt. Genaues Studium und Erfahrung haben dazu geführt, dass man fast ausnahmslos beobachten kann, dass die Hotels erst im Laufe der Zeit vergrößert oder durch Dependancen erweitert wurden. Riesenbauten aus einem Guss findet man nur selten und fast ausschließlich nur in den Talstationen.²²⁷

Im Kapitel über die „Touristen-Bergbahnen (Aussichtsbahnen)“ unterscheidet Wallack zwischen unterschiedlichen Antriebsformen (reine Zahnradbahnen, Bahnen mit Zahnstange, Seilschwebbahnen) und notiert hier neben den Fahrzeiten und Preisen ebenfalls das Hotelwesen betreffende Beobachtungen: „Die Touristen-Bergbahnen verbinden einen tief gelegenen Talpunkt mit einem isoliert liegenden Höhenpunkt besonderer Anziehungskraft. Sie sind reine Erwerbsunternehmungen, die aus dem Fremdenverkehr durch die Touristenbahn und ihre Nebenanlagen (Gastwirtschaften und Hotels) Nutzen ziehen.“²²⁸

Hinsichtlich Frequenz beschreibt Wallack ein ähnliches Abhängigkeitsverhältnis von Lage und Aussicht wie bereits bei seinen Ausführungen zum Hotelbau: „Die Frequenz aller Touristen-

²²⁵ Die von Hermann, Alexander und Joseph Seiler gegründete Kollektivgesellschaft ‚Alexandre Seiler et Frères‘ wurde 1908 in die Hotels Seiler AG umgewandelt. Vgl. Studienreise 1925, S. 32. Siehe hierzu auch: Mark Andreas Seiler: Ein Gletscher – ein Hotel – eine Familie. Horizonte einer Walliser Hotelieryndynastie, Visp 2012.

²²⁶ Vgl. Studienreise 1925, S. 31 bis 39.

²²⁷ Studienreise 1925, S. 28 bis 30.

²²⁸ Studienreise 1925, S. 31; vgl. Rucki 1989, S. 52-60: Das Aussichtshotel in den Voralpen (Rigi Kulm u. a.).

Bergbahnen (Aussichtsbahnen) ist abhängig in erster Linie von dem was sie bietet, in zweiter Linie von ihrer Lage zu größeren Verkehrsknotenpunkten, in dritter Linie von ihrer Häufigkeit (innerhalb eines eng umgrenzten Fremdenverkehrsgebietes). Innerhalb der Saison wieder schwankt die Frequenz mit der Witterung.²²⁹ Zudem bemerkt er bezüglich Auslastung und Betriebsform: „Dass bei den Touristen-Bergbahnen in den Scheitelhotels sich die Einrichtung für übernachtende Passagiere gegenüber der Einrichtung für nur eine Mahlzeit einnehmende Passagiere noch mehr zu Gunsten letzterer verschiebt als bei den Alpenstraßen, ist aus der Art des Verkehrs klar. Es überwiegen hier die Speisesäle und Buffets gegenüber den Hotelzimmern. (...) Fast ausnahmslos sind die Touristen-Bergbahnen und wenigstens die Scheitelhotels im Besitz ein und derselben Gesellschaft (...) In der Verquickung von Bahn und Hotels findet die besitzende Gesellschaft immerhin den Vorteil der unumschränkten Beherrschung eines bestimmten Gebirgsstreifens, sie hat durch die Tarifbestimmung und Gewährung besonderer Begünstigung der ihre Hotels mit Bons besuchenden Fremden jederzeit das Heft in der Hand. Sie kann den Tarif erhöhen und die Hotelpreise ermäßigen ohne Schaden zu leiden, während das Konkurrenz-Hotelunternehmen daran zugrunde gehen muss.“²³⁰

Neben den Besonderheiten der Betriebsform werden im Zusammenhang mit Hotelanlagen noch Bettenzahlen und einige exemplarische Preise (wieder nach dem Schema: Einbettzimmer, Mahlzeiten) genannt. Bis auf die entscheidende Rolle der Restaurationsbereiche geht Wallack an dieser Stelle auf keine baulichen Merkmale ein.

Weder Bergbahnen noch damit in Verbindung stehende Hotelbauten werden in dieser Arbeit – sie sind aufgrund ihrer spezifischen Besonderheiten für die Planung der Alpenhotels entlang der Straßentrasse von geringer Bedeutung – näher behandelt.

In den „Schlussfolgerungen aus dem Gesehenen auf das Projekt der Großglockner Hochalpenstraße“ fasst Wallack seine wesentlichen Überlegungen zusammen. Im abschließenden Kapitel seines Berichtes merkt Wallack unter der Überschrift „Landschaftliches Moment“ an: „Immer aufs Neue habe ich auf der Studienreise kritische Vergleiche zwischen den jeweils befahrenen Alpenstraßen und der projektierten Großglockner Hochalpenstraße angestellt; die Reiseroute war mit Absicht und Überlegung zusammengestellt und sowohl von den höchsten als auch von den schönsten Alpenpässen fehlte keiner. Ich muss aufrichtig gestehen, dass ich mit einigem inneren Zagen und Bangen die Kraftwagen auf das Stifserjoch, auf die Grimsel und Furka sowie auf den Col du Lautaret bestieg, immer darauf gefasst, Ähnliches und landschaftlich Schöneres – vielleicht sogar weitaus Schöneres zu Gesicht zu bekommen, als unser Straßenprojekt zu bieten vermag. Doch je weiter ich kam und je mehr ich sah, umso klarer und deutlicher hob sich das Bild der Großglockner Hochalpenstraße von den anderen Alpenstraßen ab, am deutlichsten – als ich unmittelbar im Anschluss an die Reise auf 23 tägige Aufnahmen

²²⁹ Studienreise 1925, S. 39.

²³⁰ Studienreise 1925, S. 41.

ins Glocknergebiet abging.²³¹ Wallack holt noch weiter aus: „Österreich hat keinen Grund, sich mit der Idee der Straßenüberquerung der Hohen Tauern nur schüchtern herauszuwagen, Österreich hat allen Grund auf die Möglichkeit der Herstellung eines solchen Überganges stolz zu sein, denn das, was sie projektierte Straße landschaftlich bieten wird, bietet von den bestehenden Alpenstraßen keine.“²³²

Zum „Projekt der Straße“ hält Wallack fest, dass aufgrund der Vergleiche mit den anderen Alpenstraßen gesagt werden kann, „dass die Trasse von Ferleiten bis auf das Kasereck nicht günstiger hätte gelegt werden können“, Wallack weiter: „Die Trassenführung vom Kasereck und im weiteren Verlauf die Benützung der bestehenden Glocknerhausstraße, um schließlich mit Hilfe eines neu anzulegenden Straßenstückes die Franz-Josefs-Höhe zu erreichen, war im Projekte vorgesehen; die Trassierung des letzten Stückes bereits vor der Studienreise beschlossen. Diese Trassierung wurde im heurigen Herbst durchgeführt – auch in dieser Richtung hat keine Änderung platzzugreifen.“²³³ Hinsichtlich der voraussichtlichen Frequenz der Straße unterscheidet Wallack zwischen „Frequenz als Alpenhauptübergang“ und „Frequenz als Aussichtsstraße“. Für ihn handelt es sich bei der Abzweigung Kasereck - Franz-Josefs-Höhe im eine „Aussichtsstraße erster Ordnung.“²³⁴

Für die Projektentwicklung sind vor allem die von Wallack erarbeiteten Richtlinien für die Hotelbauten an der Straße von besonderer Bedeutung:

„Überaus wertvoll sind die Eindrücke, die bezüglich der Anlage und Größe der Hotelbauten an den hochalpinen Straßen auf der Studienreise gewonnen wurden. Das Gesehene zeigte, dass man bezüglich der Größe und Verteilung der Hotels an der Großglockner Hochalpenstraße vollständig im Unklaren war. Einzig richtig ist die Wahl der Hotelbauplätze. Als solche kommen daher in Betracht

*in Salzburg: Taubach-Hochalm, Nassfeld und Fuscher Lacke;
in Kärnten: Kasereck und Franz-Josefs-Höhe.*

Was die erforderliche Bauweise für alle Hotels anbetrifft, ist ausschließlich Stein zu wählen. Holz ist in den Fassaden wo möglich ganz zu vermeiden, da dies nur jährliche Erhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten im großen Umfange bedingt.

Im Allgemeinen müssen die Fassaden der Hotels möglichst einfach gestaltet werden, denn jede unnütze Verzierung gibt der Witterung nur Anhaltspunkte zur Zerstörung. Am zweckmäßigsten ist die Dachdeckung mit verzinktem Eisenblech; die Eingänge sind wegen eventueller Schneelage und der Schmelzwässer im Frühjahr entsprechend hoch über Terrain zu legen, alle ins Freie führenden Türen müssen nach Innen aufgehen. Auch für die Keller sind die Eingänge aus den früher geschilderten Gründen über

²³¹ Studienreise 1925, S. 42.

²³² Studienreise 1925, S. 42.

²³³ Studienreise 1925, S. 42-43.

²³⁴ siehe hierzu auch Studienreise 1925, S. 46 bis 50.

Terrain zu legen, wenn möglich sind keine eigenen Kellergruben auszuheben, sondern Unebenheiten des Terrains für diesen Zweck auszunützen.

Die Größe und Gliederung der einzelnen Hotelbauten ist eine Funktion der Frequenz. Diese wieder ist eine Funktion der Straßenfrequenz. Angenähert lässt sich die zu erwartende Hotelfrequenz auch berechnen und ist die Berechnung im Nachstehenden durchgeführt. Es muss jedoch ausdrücklich betont werden, dass der Fußgänger-Touristenverkehr, wie er sich heute abspielt und auch nach Bestehen der Straße abspielen wird, sowohl in der Straßenfrequenz nicht aufscheint, in der Hotelfrequenz aber auch nicht zum Ausdruck gebracht wird, weil die eigentlichen Bergsteiger meistens Schutzhütten – die ja heute schon reichlich bestehen – auch späterhin bevorzugen werden.

Die mit 120.000 Passagieren bestimmte Straßenfrequenz setzt sich zu 68% aus Durchzugspassagieren, zu 32% aus Aussichts-Passagieren zusammen.²³⁵ Von diesen 120.000 Passagieren werden sich rund 10%, das sind 12.000 Passagiere innerhalb der Strecke Ferleiten-Heiligenblut (einschließlich der Abzweigung zur Franz-Josefs-Höhe) mit zweimaligem Übernachten aufhalten = 24.000 Übernachtungen.²³⁶ Von den verbleibenden 108.000 Passagieren, die innerhalb der Strecke Ferleiten-Heiligenblut nicht übernachten werden, werden 30% vom mitgenommenen Reiseproviant leben und nur eine kleine Mahlzeit (Frühstück oder Jause) einnehmen, die restlichen 70% werden in den Hotels nicht nur eine kleine Mahlzeit (Frühstück oder Jause) sondern auch eine Hauptmahlzeit einnehmen. Für die vorher erwähnten übernachtenden Passagiere sind pro Nacht 2 Hauptmahlzeiten und 2 kleine Mahlzeiten in Rechnung zu stellen. Außerdem werden die Hotels auf der Taubach-Hochalm und am Kasereck, unabhängig vom Reisepublikum, im Juli und August durch insgesamt 40 Tage eine Besetzung durch je 100 Sommerfrischler haben, die pro Übernachtung 2 Haupt- und 2 kleine Mahlzeiten einnehmen werden.

(...)

Zieht man nun die vorstehend angedeutete Hotelfrequenz durch die Sommerfrischler und Passagiere in Rechnung, dann ergeben sich:

Anzahl in dem Hotels zur Bezahlung gelangenden

Übernachtungen	32.000
Hauptmahlzeiten	139.600
Kleine Mahlzeiten	172.000

In der ganzen Sommersaison.

Die Frequenz der an den Alpenstraßen gelegenen Hotelbauten, wie sie während der Studienreise allerorten erfragt wurde, hat eine durchschnittliche Vollbesetzung durch 45 Tage für ähnlich gelegene Hotels ergeben. Dividiert man daher die Zahl der Übernachtungen durch 45, dann erhält man die erforderliche Bettenzahl für die zwischen Ferleiten und Heiligenblut neu zu

²³⁵ Vgl. Studienreise 1925, S. 48-49.

²³⁶ Vgl. GP 1924, Technischer Bericht, S. 42. Im ersten generellen Projekt wurde noch von 60.000 Übernachtungen ausgegangen.

errichtenden Hotelbauten. Man kommt daher auf eine Zahl von rund 700 Betten! Diese 700 Betten teilen sich auf 5 Hotels auf, von denen 3 hauptsächlich nur für Passanten und nicht übernachtende Passagiere in Betracht kommen. Die restlichen beiden Hotels nehmen die Hauptzahl der Nächtigungen auf, dabei ist das Hotel an der Straßengabel am Kasereck besonders zu berücksichtigen. Für die Aufteilung der Bettenzahl auf die einzelnen Hotels ergibt sich nach den auf der Studienreise gemachten Erfahrungen folgender Schlüssel:

Kasereck	...260 Betten
Taubach-Hochalm	...200 Betten
Franz-Josefs-Höhe	
Fuscher Lacke	...je 80 Betten
Nassfeld	

Eine zweite wichtige Frage, die auch beurteilt werden muss, ist die erforderliche Größe der Speisesäle der einzelnen Hotels, besser gesagt des Fassungsraumes jener Einrichtungen, die das gleichzeitige Einnehmen einer Mahlzeit gestatten. Nicht immer müssen dies Speisesäle sein. Es können am Kasereck und auf der Taubach-Hochalm auch Terrassen bei schönem Wetter herangezogen werden.

Die 139.600 Hauptmahlzeiten teilen sich in Mittagessen und Abendessen. Zwar wird die Zahl der Mittagessen überwiegen, da aber in solche Details hier nicht eingegangen werden kann, soll angenommen werden, dass gleich viel Mittag- und Abendessen verabreicht werden. Die Zahl der Mittagessen oder der Abendessen beträgt dann in der Saison 69.800. Rechnet man auch hier mit 45 Tagen Vollbesetzung, dann ergibt sich die erforderliche Zahl der Sitzplätze mit rund 1.550. Dass vor allem in jedem Hotel soviel Speisesaalplätze vorhanden sein müssen, als die Bettenzahl beträgt, ist selbstverständlich. Die Bettenzahl ist insgesamt aber nur 700. Es verbleiben also noch 850 Speisesaalplätze, die für Passanten geschaffen werden müssen. Nach ähnlichen, auf der Studienreise angetroffenen Einrichtungen zu urteilen, müsste die Aufteilung beiläufig so erfolgen:

Kasereck	statt 260 Plätze	400 Plätze	(+140)
Taubach-Hochalm	statt 200 Plätze	300 Plätze	(+100)
Franz-Josefs-Höhe	statt 80 Plätze	300 Plätze	(+220)
Fuscher Lacke	statt 80 Plätze	120 Plätze	(+40)
Nassfeld	statt 80 Plätze	160 Plätze	(+80)
	statt 700 Plätze	1280 Plätze	(+580)

Auf 1550 Plätze fehlen dann noch 270 Plätze, die durch Einschalten eines zweiten Turnus (wie das beispielsweise in Gletsch gemacht wird) hereingebracht werden.

In allen Alpenhotels treffen nicht nur die verschiedensten Gesellschaftsschichten zusammen, es treffen diese Gesellschaftsschichten auch in der verschiedensten Ausrüstung zusammen. Das alles streng voneinander zu trennen, ist einfach unmöglich. Und doch muss es in der Praxis geschehen, denn es ist einfach undenkbar, auf dem spiegelblanken Parkettboden der Speisesäle in Nagelschuhen herumzutreten, ohne ihn für immer zu ruinieren.

Am Jungfrauenjoch darf man die Aufenthaltsräume des eigentlichen Hotels in Nagelschuhen nicht betreten, das Touristenrestaurant hingegen schon.²³⁷ Man trifft aber auf allen Alpenstraßen und Alpenbahnen (Touristenbergbahnen) kaum 3 Prozent der Reisenden mit Nagelschuhen. Für den, der sich die Gegend nur auf der Durchfahrt ansieht, haben die Nagelschuhe gar keinen Zweck, wenn er bis zum schönsten Punkt fahren kann; der gewöhnliche Tourist wird ohnedies lieber die Schutzhütten aufsuchen und der fashionable Tourist fährt im Auto mit Koffer, in dem sich auch Nagelschuhe befinden – wenn er überhaupt die Absicht hat, eine Tour zu unternehmen.

Es ist sofort einleuchtend, dass schon in dieser Hinsicht eine Unterteilung der einzelnen Hotels selbst erforderlich ist, genauso wie nicht alle Betten gleich viel kosten werden, weil nicht alle Zimmer dieselbe Einrichtung haben werden. An den Aussichtspunkten wird es getrennt vom Hotelrestaurant immer ein Touristenrestaurant mit niederen Preisen und einfacheren Mahlzeiten geben. Am Fuschertörl wird als Dependance des Hotels Fuscher Lacke (das Hotel- und Touristenrestaurant enthält) ein kleines Gebäude mit kaltem Buffet und heißen Getränken errichtet werden müssen. Solche Buffets sind auch sonst in allen Touristenrestaurants zu errichten, das größte auf der Franz-Josefs-Höhe.

Was die erforderlichen Garagen anbetrifft, sollen dieselben nur soweit behandelt werden, als sie als Erfordernis der Hotelbauten an der Straßenstrecke zwischen Ferleiten und Heiligenblut (ausschließlich dieser beiden Orte) in Betracht kommen. Nach ähnlichen Verhältnissen beurteilt, werden erforderlich sein:

Kasereck	...für 40 Wagen
Taubach-Hochalm	...für 15 Wagen
Franz-Josefs-Höhe	
Fuscher Lacke	...je 10 Wagen
Nassfeld	

zusammen daher insgesamt 85 Wagen.

Für Massenandrang von Autos, so auch bei Autorennen, genügen Flugdächer neben den Garagen zur Vergrößerung des Belages. Grundsätzlich sind die Garagen von den Hotels zu trennen. Die näheren Details, sowohl was den Ort der Garagen als auch die Unterteilung der Hotels in mehrere Gebäude anbetrifft, werden in dem im Dezember zur Vorlage gelangenden Unterlagen für die Hotelbauten erörtert werden.²³⁸

Dass bei hochalpinen Automobilrennen ein besonderer Andrang durch die Hotels zu bewältigen sein wird, erhellt daraus, dass beispielsweise beim Rennen auf der Klausenstraße außer den Rennmaschinen 1100 Autos mit rund 6.000 Zusehern sich an geeigneten Punkten neben der Straße aufstellten.

²³⁷ Vgl. Studienreise 1925, S. 35: „Im neuen Hotel Jungfraujoch befinden sich insgesamt nur 50 Betten (Seehöhe 3475 m). Dieses Hotel ist dadurch besonders interessant, dass es mit drei Fronten gänzlich in den Felsen eingebaut ist, während nur eine Front in der Felswand selbst liegt mit dem herrlichen Blick auf Jungfrau und Aletschgletscher.“

²³⁸ Vgl. GP 1925, Technischer Bericht, S. 11-19, insb. Garagen: S. 13.

Dass bei sämtlichen Garagen automatische Benzinabfüllstationen errichtet sein müssen, ist selbstverständlich.

Von einer Beurteilung der Winterfrequenz der Hotels wurde im Vorstehenden abgesehen. Eine solche ist für die 3 Hotels auf der Salzburger Seite nicht gut denkbar, da die Zufahrten im Winter im Lawinenbereich liegen. Auf der Kärntner Seite käme nur das Kasereck in Frage, dessen Zufahrt ständig lawinenfrei ist, das außerdem über ein entsprechendes Wintersportgelände verfügt. Eine Winterfrequenz lässt sich aber nur dann in halbwegs befriedigendem Masse erzielen, wenn die Zufahrtstraße auch im Winter soweit von Schnee freigehalten werden kann, dass geschlossene (und geheizte) Autobusse verkehren können. Die Hotels am Kasereck, Fuscher Lacke und Taubach-Hochalm werden auch im Winter bewohnt sein, allerdings nur vom Aufsichtspersonale. Die Franz-Josefs-Höhe wird vom Kasereck aus periodisch bewacht werden, das Hotel am Nassfeld vom Hotel Fuscher Lacke aus. Winterpuristen werden daher unter allen Umständen an diesen 3 Punkten im Bedarfsfall bescheidenes Quartier und Verpflegung jederzeit erhalten können; nach der Zahl dieser Wintertouristen wird dann später einmal die Frage zu beantworten sein, ob sich ein Freihalten eines Straßenteiles im Winter – es kommt da nur die Weihnachts- und Neujahrswoche in Frage – gleichzeitig mit der Öffnung eines Teiles des Kasereck-Hotels nutzbringend gestalten kann oder nicht. Eine Vorkalkulation des Wintersportverkehrs wäre verfehlt.

Sollte sich dann während der Benützungszeit der Straße die Notwendigkeit ergeben, mit der Zunahme der Frequenz die Hotelbauten zu vergrößern, dann wird die Beobachtung des tatsächlichen Verkehrs es leicht machen, diesbezüglich die Wahl zu treffen. Neue Hotelbauplätze werden jedoch kaum entstehen, vielmehr werden sich die Erweiterungsbauten um die Erstlingsbauten gruppieren und so kleine Hotelsiedlungen entstehen. Diesbezüglich die größte Zukunft hat zweifellos das Kasereck, aber auch die Taubach-Hochalm, deren Hotelbaugründe durch die unmittelbar angrenzende Piffalpe erweitert werden können. Die Anlage von Sportplätzen kommt nur bei den Hotels Taubach-Hochalm und Kasereck in Frage.²³⁹

In den „Schlussbetrachtungen“ spricht Wallack erneut die Rentabilität an:

„Was das Erträgnis der Hotelbauten pro Saison anbetrifft, darüber geben die ermittelten Frequenzzahlen im Vereine mit den üblichen Hotelpreisen, die überall angeführt wurden, Aufschluss. Insgesamt kommen 32.000 Übernachtungen, 139.000 Hauptmahlzeiten und 172.000 kleine Mahlzeiten in Frage. Im Wesentlichen dürften im Durchschnitte für alle Hotelneubauten an der Straße (unter Berücksichtigung österreichischer Verhältnisse) folgende Sätze (einschließlich aller Abgaben, Steuern, Trinkgelder etc. doch ohne alle Getränke) angenommen werden:

<i>1 Übernachtung durchschnittlich</i>	<i>6 Schilling</i>
<i>1 Hauptmahlzeit</i>	<i>6 Schilling</i>
<i>1 kleine Mahlzeit</i>	<i>2 Schilling</i>

²³⁹ Studienreise 1925, S. 50 bis 54.

Welches Erträgnis die Hotels dann (unter Berücksichtigung der Einnahmen aus Sportplätzen und sonstigen Einrichtungen) gewärtigen lassen, diese Frage wird zweckmäßigerweise ein Hotelfachmann zu beurteilen haben. Hier muss besonders hervorgehoben werden, dass in den früher jeweils angeführten Hotelpreisen stets die Trinkgeldablösung und eventuelle Luxus-Stempelsteuer (Italien), nicht aber Kurtaxen etc. eingerechnet waren.²⁴⁰

Wie schon im technischen Bericht des GP 1924 aktualisiert Wallack ältere Argumentationsmuster für den Bau und spricht diesbezüglich von „einer großen Sache“:

„Die Vorteile, die aus der Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße auf das Wirtschaftsleben des ganzen Bundesstaates Österreich sich auswirken, bestehen in dem Anziehen eines gewaltigen, sich von Jahr zu Jahr steigenden Fremdenverkehrs. (...) Mit den in Österreich heute vorhandenen Fremden-Attraktionen werden wir eine wesentliche Steigerung des Fremdenverkehrs nicht herbeiführen können; es bedarf vielmehr einer großen Sache, denn nur durch ‚die große Sache‘ wird das Ausland nach Österreich gelockt, lernt vorerst den kleinen Gebietsteil der neuen Straße mit seinen Zufahrten kennen und wird durch das Gesehene angelockt, auch andere Punkte in Österreich zu besuchen. (...) Dass im Gegensatz zum Straßenunternehmen für die Errichtung aller Hotelbauten an der Straße ein einziges Hotelunternehmen in Frage kommt, das unter gar keinen Umständen von einer öffentlichen Körperschaft geführt werden darf, sei schließlich auch noch erwähnt. Sehr zweckmäßig wird es sich erweisen, wenn dieses Hotelunternehmen gleichzeitig auch die Autobuslinien auf der Straße betreibt, was schon früher besonders hervorgehoben wurde.²⁴¹

Die auf Wallacks Beobachtungen und Erfahrungen basierenden Richtlinien berücksichtigen die bautechnischen und wirtschaftlichen Anforderungen und Voraussetzungen des Hochgebirges in besonderem Maße.

Die jeweilige Hotelgröße soll sinnvollerweise vom Besucherstrom, dessen Ermittlung Wallack vorrechnet, abhängig sein. Die insgesamt 700 zu planenden Betten sollen auf fünf Hotels aufgeteilt werden. Drei davon fokussieren auf „Passanten und nicht übernachtende Passagiere“. Für die Hotels auf der Taubach-Hochalm und am Kasereck rechnet Wallack zudem neben dem Reisepublikum auch mit einer die gesamte Saison dauernden Belegung durch 100 Sommerfrischler.

Hinsichtlich Gästestruktur hält Wallack zudem eine Unterteilung der einzelnen Hotels (gemäß Gesellschaftsschicht und Reisemotiv) für sinnvoll: Erstmals ist nun die Rede von zu planenden Dependancen, Touristenrestaurants und Buffets.

Um sich der von Diethelm angesprochenen „Reisebeweglichkeit“ der Gäste gar nicht erst auszusetzen, setzt Wallack nun nicht mehr auf Hotels für einen längeren Aufenthalt sondern verstärkt auf Passanten-Hotels die zu einem überwiegenden Teil aus dem

²⁴⁰ Studienreise 1925, S. 57.

²⁴¹ Studienreise 1925, S. 58-59.

Restaurationsbetrieb bestehen.²⁴² Dass Wallack im Rahmen eines Straßenbauprojektes auch die Anlage von Garagen mitberücksichtigt, liegt auf der Hand. Seine mit insgesamt 85 Garagenplätzen auf 700 Betten veranschlagte Erstschätzung war jedoch – bedingt durch die rasante Entwicklung des Automobils und den „unstillbaren Platzbedarf des ruhenden Verkehrs“ – bereits zu Baubeginn 1930 überholt.²⁴³

Hinsichtlich der von Wallack angesprochenen Winterfrequenz bemerkt Diethelm: „Der Wintersport brachte eigentlich beim Hotelbau keine sehr großen Veränderungen, so dass sich ein Hotel, das für den Wintersport eingerichtet ist, nicht wesentlich von einem Sommerhotel unterscheidet. So ohne weiteres kann aber ein Sommerhotel nicht als Wintersporthotel erscheinen und zwar deswegen nicht, weil die meisten Sommersporthotels in ihrer leichteren Bauart, besonders in Anlage der Heizung und Ausführung von Türen und Fenstern, diesem Zweck zuwiderlaufen. Im Wintersporthotel ist der Gast der Jahreszeit entsprechend mehr auf die Hotelräume angewiesen und demnach sein Bedürfnis nach Wärme und Behaglichkeit größer als in einem Sommerhotel.“²⁴⁴

Wallack spricht zudem bereits Erweiterungsstrategien an, wenn er davon schreibt, dass sich nach und nach „Erweiterungsbauten um die Erstlingsbauten gruppieren“ und kleine Hotelsiedlungen entstehen werden. Diese Form der „Höhencolonie“ beobachtete Prokop bereits 1897 bei den Hotelanlagen auf dem Schneeberg oder bei der „Hotelcolonie Zermatt“.²⁴⁵

Im technischen Bericht des GP 1924 wurden die von Wallack im Bericht über die Studienreise aufgenommenen und als Richtlinien postulierten Kriterien noch nicht berücksichtigt. Für die zu entwerfenden Hotels gibt es erst jetzt Detailangaben. Die 1924 noch vage formulierte Forderung nach einer „der hohen Lage der Bauten entsprechenden Bauweise und einer möglichen Anpassung an den Charakter der Landschaft“ wird nun von Wallack materialspezifisch konkretisiert und hinsichtlich Bauweise und Ausstattung präzisiert.

In seinem Bericht über die Studienreise nennt und beschreibt Wallack das Gesehene und liefert damit ein detailliertes Abbild des zeitgenössischen Alpenhotelwesens. Er vergleicht, wertet aus und wendet seine Ergebnisse als Grundlage für die Feinjustierung der gesamten Projektierung an. Die Schlussfolgerungen (insbesondere die darin enthaltenen Richtlinien für die Hotelbauten), mit denen Wallack seinen Bericht abschließt werden prägend für das folgende generelle Projekt (GP 1925): Innerhalb des GP 1925 gibt es mehrfach Verweise auf den Bericht, wonach er als „integrierender Bestandteil“ der Projektunterlagen verstanden werden soll.²⁴⁶

²⁴² Diethelm 1920, S. 44.

²⁴³ Rigele 1998, S. 88.

²⁴⁴ Diethelm 1920, S. 175.

²⁴⁵ Vgl. Prokop 1897, S. 20 und S. 1.

²⁴⁶ GP 1925, Technischer Bericht, S. 20.

2.4. Generelles Projekt Teil 2 (1925):

Anpassung und Erweiterung der Vorgaben

Auf die Ergebnisse der Studienreise aufbauend erstellt Wallack 1925 das generelle Projekt ergänzende Planungsunterlagen. Diese bestehen – wie bereits das GP 1924 – aus einem Plansatz, einem technischen Bericht nebst fotografischen Beilagen, sowie Massenberechnungen. Weiters umfasst diese Projektmappe nun auch Preisanalysen und einen Kostenvoranschlag. Das „generelle Projekt Teil 2“ von 1925 (GP 1925) behandelt neben der Klärung der im 1924 aufgeworfenen Variantenfrage der Streckenführung zu einem beträchtlichen Teil Detailfragen bezüglich der entlang der Straße zu errichtenden Alpenhotels.²⁴⁷

Das Inhaltsverzeichnis der Projektmappe – es wurde in „Klagenfurt, Dezember 1925“ von „Ingenieur Wallack“ unterzeichnet – listet 16 Punkte auf: Darunter ein ‚Übersichtsplan 1:12.500‘ mit der im Bericht zur Studienreise angesprochenen Trassierung der Abzweigung Kasereck – Franz-Josefs-Höhe, sowie dem nun hinzugefügten Bauplatz ‚Alpenhotel Eismeer‘ auf der Franz-Josefs-Höhe (vgl. Abb. 6).²⁴⁸ Diese Erweiterung der Streckenführung wird zudem durch Pläne unterschiedlichen Maßstabs (vgl. GP 1924) dargestellt (einschließlich ‚Originalaufnahme 1:5000‘, Lageplan, sowie Längen- und Querprofilen).

Gänzlich neu sind die nun beiliegenden großformatigen Planunterlagen zu den einzelnen Hotelplätzen: Auf insgesamt sechs Bögen werden die fünf im Bericht über die Studienreise festgelegten Bauplätze, jeweils im Maßstab 1:500, dargestellt. Jeder einzelne Bauplatz wird durch einen Lageplan, eine Darstellung der Längen- und Querprofile entlang des jeweiligen Straßenstückes, sowie mittels Aussicht vermittelnder Lichtbilder vorgestellt. Die der Blickrichtung entsprechende Bildnummer ist auf den Bögen als „Bildaxe“ eingetragen. Alle Pläne sind mehrfarbig, das dem Trassenverlauf naheliegende Gelände sowie Wasserläufe und -flächen sind differenziert dargestellt. Die Pläne sind mit „Klagenfurt, im November 1925“ datiert, die hotelbauplatzspezifischen Pläne tragen zudem die Unterschrift „Ingenieur Wallack“.²⁴⁹

Der technische Bericht des GP 1925 – er ist datiert auf „Klagenfurt, Dezember 1925“ und trägt ebenfalls die Unterschrift „Ingenieur Wallack“ – ist ähnlich wie der des GP 1924 aufgebaut. Er beginnt allerdings mit der Trassenbeschreibung, geht dann auf die geologische Beschaffenheit und die technischen Einzelheiten ein, und schildert dann die neuen Erkenntnisse bezüglich der voraussichtlichen Frequenz der Straße. Auch das „Verzeichnis der photographischen Beilagen“ ist an den ersten technischen Bericht angelehnt. Vollkommen neu hingegen ist das Kapitel „Richtlinien für die Hotelbauten an der Straße“, das auf insgesamt zehn Seiten Wallacks hotelspezifische Beobachtungen und Erkenntnisse aus der Studienreise zusammenfasst und erweitert.

²⁴⁷ Vgl. GP 1925; dem Exemplar im SLA liegen keine weiteren Ausschreibungsunterlagen bei.

²⁴⁸ Studienreise 1925, S. 43.

²⁴⁹ Der Umstand, dass nicht alle Pläne unterfertigt sind, gilt möglicherweise nur für das Exemplar im SLA.

Im Rahmen der Trassenbeschreibung (Kapitel 1) wird nun der neu hinzugekommene Hotelbauplatz an der Trasse Glocknerhaus – Franz-Josef-Höhe, im gleichen Schema wie im GP 1924, eingeführt:

„In 2366 m Seehöhe ist der Bau eines Alpenhotels an lawinengeschützter Stelle geplant. Von km 1,2 bis km 2,2 liegt die Straßentrasse im Winter und Frühjahr im Lawinenbereich. Für das Alpenhotel besteht die Möglichkeit der Trinkwasserversorgung durch eine Pumpleitung von den Quellen bei km 1,2; die Versorgung mit elektrischer Energie kann aus einer eigenen Anlage am Pfandelschartenbach (gemeinsam mit den bereits bestehenden Unterkünften) oder aus der Kraftanlage am Fleissbach erfolgen.“²⁵⁰

Bei der Beschreibung der technischen Einzelheiten (Kapitel 3) geht Wallack erneut besonders auf den Hotelbauplatz am Kasereck ein und unterstreicht wiederholt dessen herausragende Bedeutung für den Fremdenverkehr.

„Was die Trassenführung der Großglockner Hochalpenstraße anbetrifft, ergibt sich auf Grund angestellter Vergleiche mit anderen Alpenstraßen, dass die Trasse von Ferleiten bis auf das Kasereck nicht günstiger hätte geführt werden können, als dies im ersten Teile des Projektes geschah. Jeder Verzicht auf die Einbeziehung des Kasereck in die Straßentrasse wäre aber auch in anderer Beziehung ein nicht wieder gutzumachender Fehler gewesen, denn das Kasereck ist ein Hotelbauplatz von so ausgezeichneter Beschaffenheit, wie er auf keiner der bestehenden Alpenstraßen auch nur angenähert anzutreffen ist. Allein der Umstand, dass das Kasereck noch Mitte Oktober an schönen Tagen mehr als 10 Stunden von der Sonne beschienen ist, spricht abgesehen von der landschaftlichen Schönheit des Punktes für seine Güte.“²⁵¹

Bezüglich der voraussichtlichen Frequenz der Straße (Kapitel 4) meint Wallack unter anderem: „In welchem Maße die Steigerung des Automobilverkehrs auf den Alpenstraßen gegenüber der Steigerung des Verkehrs in den letzten Sommern sich auswirken wird, lässt sich heute nicht beurteilen; eine weitere Zunahme um 50% gegenüber dem Verkehre des Sommers 1925 ist jedoch mehr als wahrscheinlich.“ Er verweist diesbezüglich auf die detaillierten Ausführungen im Bericht über die Studienreise.²⁵²

Die „Richtlinien für die Hotelbauten an der Straße“ (Kapitel 5) nehmen mit rund zehn Seiten gut die Hälfte des technischen Berichts ein. Sie bestehen aus zwei Teilen: Allgemeine Vorgaben, die für alle Hotelbauplätze gelten (witterungsbedingte und der Höhenlage geschuldete Besonderheiten wie Baumaterial, Anlage der Zugänge, Garagen etc.) und bauplatz-spezifische Richtlinien (die jeweilige Höhenlage, vorgesehene Straßenanschlüsse, Hauptaussichtsrichtungen u. a.). Wallack wiederholt im ersten

²⁵⁰ GP 1925, Technischer Bericht, S. 3; siehe zudem ‚Übersichtsplan 1:12.500‘: ‚Hotel Eismeer‘ an der Franz-Josefs-Höhe.

²⁵¹ GP 1925, Technischer Bericht, S. 6; entspricht dem genauen Wortlaut aus: Studienreise 1925, S. 43.

²⁵² GP 1925, Technischer Bericht, S. 10; vgl. Studienreise 1925, S. 46 bis 50.

Abschnitt – zum Teil im selben Wortlaut – seine Überlegungen aus dem Bericht zur Studienreise, ergänzt diese jedoch anschließend um wesentliche bauplatzspezifische Details. Gleich zu Beginn wird zudem klargestellt, dass die beiden jeweils an der nördlichen und südlichen Straßenrampe liegenden Hotelbauplätze (nach wie vor) gleichzeitig mit der Straße ihren Betrieb aufnehmen müssen:

„Insgesamt kommen im Zuge der Straße 5 Hotelbauplätze in Betracht:

*In Salzburg: Taubach-Hochalm
 Nassfeld
 Fuscher Lacke
In Kärnten: Kasereck
 Franz-Josefs-Höhe*

In erster Linie sind auf den Bauplätzen Taubach-Hochalm, Kasereck und Franz Josefhöhe Hotels zu errichten, die mit der Fertigstellung der Straße in Betrieb genommen werden müssen.

Als Baustoff ist ausschließlich Naturstein zu wählen, der in den Außensichtflächen möglichst ohne Verputz zu verbleiben hat. Die Steine zum Bau werden in unmittelbarer Nähe der Bauplätze gewonnen. Holz ist in den Fassaden womöglich ganz zu vermeiden, da dies nur jährliche Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten in großem Umfange bedingt. Die Fassaden sind möglichst einfach zu halten, jede unnütze Verzierung ist zu vermeiden, da sie nur den wechselnden Witterungs-Einflüssen Anhaltspunkte zur Zerstörung gibt.

Alle Deckenkonstruktionen sind feuersicher auszugestalten, ebenso die Stiegen- und Treppenanlagen.

Als Dachdeckung ist ein Material zu wählen, welches Sturm und Schnee die geringsten Angriffspunkte gewährt, dabei feuersicher ist. Zweckmäßig ist es, für diesen Zweck verzinktes Eisenblech zu verwenden. Blitzableiter sind in ausreichender Zahl vorzusehen.

Alle Ausgänge ins Freie sind wegen eventueller Schneelage und der Schmelzwässer im Frühjahr entsprechend hoch über Terrain zu legen; alle ins Freie führenden Türen müssen nach Innen aufgehen und mit Windfängen versehen sein.

Es kommen durchwegs nur Doppelfenster mit Wetterläden in Betracht.

Für die Keller sind keine eigenen Kelleraushübe herzustellen, vielmehr sind natürliche Terrainsenkungen zu diesem Zwecke auszunützen. Auch für die Keller sind die Eingänge entsprechend hoch über Terrain zu legen; es ist für eine leichte und sichere Entwässerung Sorge zu tragen.²⁵³

Einige der folgenden, das Personal und die technische Ausstattung betreffenden, Richtlinien spricht Wallack im Bericht zur Studienreise noch nicht an. Insbesondere die Angaben zum Raumprogramm und die Anzahl der Bäder unterscheiden die neu erarbeiteten Richtlinien von denen des ersten generellen Projektes.

„Für das Hotelpersonal ist im obersten Geschoß oder sonst an geeigneten Stellen Unterkunft vorzusehen; die Dachböden dürfen durch Einbau von Mansarden nicht übermäßig verkleinert werden,

²⁵³ GP 1925, Technischer Bericht, S. 11.

es müssen genügend Trockenböden für die Hotelwäsche verbleiben. Die Waschküchen sind in nächster Nähe der Trockenräume unterzubringen.

Hotelküchen und Anrichträume sind wenn möglich im Tiefgeschoß unterzubringen, ausnahmsweise im Erdgeschoß. Das Erdgeschoß hat außer den Aufenthaltsräumen und Speisesälen lediglich das Hotelbüro, Wechselstube, Friseurstube etc. zu enthalten.

Zu den Aufenthaltsräumen zählen: Halle, Wandelgänge, Bibliothek, Leseräume, Schreibzimmer, Musikzimmer, kleine Gesellschaftsräume, Radiostube und Spielzimmer.²⁵⁴

Die Beleuchtung aller Hotels ist elektrisch, die Beheizung entweder zur Gänze elektrisch oder zum Teil elektrisch, zum anderen Teil Warmwasser-Zentralheizung mit elektrischer Feuerung.²⁵⁵ In den Hotels sind 10% der Betten mit anschließendem Badezimmer zu versehen, außerdem sind für 5% der Betten eigens Badezimmer in jedem Stockwerke anzuordnen. In den Touristendependancen sind pro Stockwerk Badezimmer und Douchebäder für 10% der Bettenzahl zu projektieren. Die Hotels sind mit fließendem Wasser in allen Zimmern auszustatten.²⁵⁶ In allen Hotels sind Vorsorgen zu treffen, dass einzelne Wohnraum- und Aufenthaltsgruppen vollkommen außer Betrieb gesetzt werden können, ohne den Betrieb der in Benützung verbleibenden Raumgruppen zu behindern.

Die Warmwasser-Zentralheizung hat sich auf jene Raumgruppen zu beschränken, die nur in der Hochsaison in Anspruch genommen werden.

Garagen sind grundsätzlich von den Hotelbauten getrennt in entsprechender Entfernung auszuführen, und mit automatischen Benzinfüllanlagen zu versehen. In diesen Gebäuden sind auch Unterkünfte für Chauffeure und eine kleine Werkstätte vorzusehen. Unmittelbar anschließend an die Garagen sind Flugdächer für 50% Fassungsraum der Garagen zu errichten, um einer Überzahl von Kraftwagen bei besonderen Anlässen Unterstand zu gewähren. Nur für die Garage des Alpenhotels Eismeer ist diese Einrichtung nicht zu treffen, da der Kehrtunnel am Straßenendpunkt für diesen Zweck herangezogen werden kann.²⁵⁷

Mit den hier angesprochenen „besonderen Anlässen“ verweist Wallack erneut auf die mitgedachten (und bereits beim Klausenpass beobachteten) Automobilrennen. Wird Wallacks Anspruch, drei der fünf Hotels als reine Passanten-Hotels anzulegen berücksichtigt, wirkt das Raumprogramm relativ konservativ und üppig. Für die Bauplätze Kasereck und Piffkaar, die ja ausdrücklich auch für Sommerfrischler gedacht sind, erscheint das geforderte Raumangebot hingegen zeitgeistig angebracht.²⁵⁸ Ein Muster für Wallacks Programm könnte beispielsweise das im Bericht zur Studienreise erwähnte Karersee-Hotel gewesen sein. Erstaunlich ist zudem, dass Wallack ausgerechnet beim Raumprogramm nicht zwischen den Bauplätzen unterscheidet.

²⁵⁴ Zur funktionalen Aufteilung einer Hotelanlage vgl. HdA 1904, S. 303-317; Wöhler 1911 Band 1; Diethelm 1920, S. 47 bis 174.

²⁵⁵ Zur kombinierten Verwendung unterschiedlicher Heizungsanlagen vgl. Kunz 1930, S. 56.

²⁵⁶ Bereits 1930 schreibt Kunz: „Fremdenzimmer ohne Bäder sind heute in der Minderzahl ... Hotelzimmer ohne fließendes Wasser kommen nicht mehr in Frage.“ Vgl. Kunz 1930, S. 34.

²⁵⁷ GP 1925, Technischer Bericht, S. 11-13.

²⁵⁸ Vgl. Studienreise 1925, S. 51.

Die korrekte Verwendung der Pläne klärt Wallack noch bevor er auf die einzelnen Bauplätze eingeht. Eine Anleitung zur leichteren Benutzung der beiliegenden Lagepläne liefert ein auf das beiliegende Planmaterial eingehender Abschnitt:

„Von allen fünf Hotelbauplätzen wurden Lagepläne im Maßstab 1:500 angefertigt. Diese Pläne beruhen auf tachymetrischen Aufnahmen und sind die Schichtenlinien von Meter zu Meter Höhendifferenz konstruiert.²⁵⁹ Die Schichtenlinien von 10 zu 10 Meter sind stark ausgezogen, an flachen Terrainstellen sind die Schichtenlinien in 0,50 m Höhendifferenz strichliert eingetragen. Die Pläne sind durch eine Windrose in der rechten oberen Ecke orientiert. In den Plänen ist die projektierte Straßentrasse eingetragen. Das Straßenplanum ist gelb, die Einschnittböschungen sind braun, die Dammböschungen grün, Stütz- und Futtermauerwerk blaugrau, Felseinschnitte grau angelegt. Die Kilometrierung ist die gleiche wie in der Originalaufnahme 1:5.000. Die Standpunkte der tachymetrischen Aufnahme sind mit römischen Zahlen und beige-setzter absoluter Höhenkote bezeichnet. Die im Lagepläne durch senkrechte Striche zur Straßenaxe gekennzeichneten Querprofile sind gesondert im Maßstabe 1:200 aufgetragen. Jedem Hotelbauplatz-Lageplan ist das Längenprofil der Straßenstrecke im Maßstabe 1:1000 für die Längen, 1:100 für die Höhen beigegeben, Terraineinschnitt beziehungsweise Andämmung in Straßenaxe sind im Längenprofil rot beziehungsweise gelb eingetragen. Außerdem ist jeder Hotelbauplatz-Lageplan mit einigen Lichtbildern versehen. Die Aufnahmerichtungen dieser Lichtbilder sind im Lageplan durch Pfeile angegeben.“²⁶⁰

Wallacks standortspezifische Richtlinien zeichnen sich – wie die bisherigen von ihm bearbeiteten Abschnitte – durch einen klaren, schematischen Aufbau aus. Angefangen bei einer auf die beiliegenden Pläne bezugnehmenden Verortung (nebst Angaben zur mittleren Höhenlage) werden die entscheidenden Merkmale des jeweiligen Bauplatzes erörtert. Nach der Klärung des möglichen Straßenanschlusses und der Wasser- und Energieversorgung folgen Informationen zu Lage, Hauptaussichtsrichtung und Größe der Bauten sowie deren Dependancen.

Wallacks Beobachtungen auf der Studienreise gemäß liegt die funktionelle Gewichtung stets auf der Größe der Speisesäle, und nicht mehr – wie noch im GP 1924 – auf der Bettenzahl.

Zudem gibt es nun klare Angaben zur Blickrichtung der in Verbindung mit dem Platzbedarf für die Sitzmöglichkeiten der speisenden Gäste wachsenden Aussichts-Terrassen.

Abschließend liefert Wallack zu jedem Bauplatz Angaben zur erforderlichen Garagengröße, zur Anlage von Sportplätzen und zum vor Ort verfügbaren Baumaterial.

Gegenüber dem ersten technischen Bericht neu ist auch die genaue Verortung der verfügbaren Trinkwasserquellen. Wallacks Erfahrungen als Ingenieur für Wasserkraftanlagen zeigen sich gerade in der besonderen Berücksichtigung von Wasser- und Energieversorgungsfragen.

²⁵⁹ Aufnahme von Lage und Höhe verschiedener Punkte im Gelände.

²⁶⁰ GP 1925, Technischer Bericht, S. 13-14. Im Archiv der GROHAG liegen (möglicherweise) die originalen Planvorlagen (Reinzeichnungen auf semitransparentem Papier, ohne Fotobeilagen) für die Vervielfältigung.

Gleich geblieben ist die herausragende Stellung des Bauplatzes am Kasereck: Erneut unterstreicht Wallack dessen außergewöhnliche Lage und Aussicht und schlägt für diesen Standort eine ungewöhnliche – aber typischerweise nicht weniger praktische – Garagenlösung vor.

Hotelbauplatz Taubach-Hochalm (Alpenhotel Piffkaar, Abb. 7)

Die mittlere Höhenlage des Bauplatzes ist 1625 m. Er wird im Süden durch die projektierte Straße, im Westen durch die Tachymeterpunkte 52.05, 32.83 und 24.50, im Norden durch die Schichtenlinie 1620 m und im Osten durch den Schupferbach und die projektierte Straße begrenzt. Der Anschluss des Hotelbauplatzes an die Straße kann durch Einschaltung einer Kehranlage zwischen Straßenkilometer 22,360 und 22,460 oder durch Herstellung eines Zufahrtstraßenstückes ausgehend von km 22,460 erfolgen. Die Hauptaussichtsrichtung ist nach Westen gegen das Große Wiesbachhorn. Eine ergiebige Trinkwasserquelle befindet sich bei Tachymeterpunkt 36.10 knapp südlich des Straßenkilometers 22,465. Die Versorgung mit elektrischer Energie kann vom Fuscher-Bärenkraftwerk oder durch eine Eigenanlage am Schupferbach erfolgen. Die Garage gelangt auf einem ebenen Platze im Straßenkilometer 22,600 zur Errichtung.

Die Hotelbauten selbst sollen aus 2 Gebäuden bestehen: dem eigentlichen Alpenhotel Piffkar und der Touristendependance, wobei letztere näher an die Straße gerückt werden kann. Das Alpenhotel hat 80 Betten zu enthalten, die Speiseräume müssen 100 Personen gleichzeitig das Einnehmen von Mahlzeiten gestatten. Die Touristendependance ist für 120 Betten, Speiseräume für 200 Personen zu projektieren. Außerdem ist in der Touristendependance ein eigener Buffetraum vorzusehen.²⁶¹ Beide Gebäude sind gegen Westen mit größeren offenen Aussichts-Terrassen zu versehen. Die Garage ist für 15 Kraftwagen in 5 Räumen zu bemessen. Die Anlage von kleineren Sportplätzen ist westlich des Standpunktes II in einer Schichtenhöhe von 1590 m leicht zu bewerkstelligen; die Aufnahme des entsprechenden Geländestückes scheiterte an der Ungunst der Witterung.

Der Baustein ist Quarzit.²⁶²

Hotelbauplatz Nassfeld (Alpenhotel Nassfeld, Abb. 8)

Die mittlere Höhenlage des Bauplatzes ist 2170 m. Er wird im Westen durch die Standpunkte I und II, im Norden durch die Tachymeterpunkte 65.18, 66.16 und 88.05, im Süden durch die Tachymeterpunkte 60.90, 63.17, 71.60 und 87.90, im Osten durch die projektierte Straße begrenzt. Die Straße selbst ist beim Hotelbauplatz auf 10,00 m verbreitert, das Hotel kommt knapp unter die Straße zu liegen. Die Hauptaussichtsrichtungen sind von Nordwest bis Süd. Eine ergiebige Trinkwasserquelle befindet sich bei Tachymeterpunkt 2131.55 (Petersbründl). Die Versorgung mit elektrischer Energie kann vom Fuscher-Bärenkraftwerke oder durch eine Eigenanlage am Schupferbach (siehe Alpenhotel Piffkaar) erfolgen. Die Garage gelangt auf einem ebenen Platze in Straßenkilometer 16.300 zur Errichtung. Der Hotelbau besteht aus

²⁶¹ Vgl. Studienreise 1925, S. 52: Die Bettenzahl für Taubach-Hochalm (200) verteilt sich nun auf zwei Bauten.

²⁶² GP 1925, Technischer Bericht, S. 14-15.

einem einzigen Gebäude mit 80 Betten, Speiseräume sind in ein Hotelrestaurant und ein Touristenrestaurant zu unterteilen; in letzteren ist ein eigener Buffetraum vorzusehen. Das Gebäude ist mit einer größeren Aussichtsterrasse von Nordwest bis Süd auszustatten. Die Garage ist für 10 Kraftwagen in 3 Räumen zu bemessen; außer der Werkstätte und den Chauffeursunterkünften soll sie gleichzeitig die erforderliche Einrichtung als Notstandhütte erhalten. (Belagraum für 20 Mann für Straßenerhaltungs- und Schneeräumungsarbeiten).

Sportplätze können in nahezu ebenem Terrain in Schichtenhöhe 2090 m südwestlich des Petersbründl errichtet werden, sind jedoch hier nicht erforderlich.

Der Baustein ist Quarzit.²⁶³

Hotelbauplatz Fuscher Lacke (Alpenhotel Fuscher Lacke, Abb. 9)

Die mittlere Höhenlage des Bauplatzes ist 2266 m. Er wird im Osten durch die projektierte Straße, im Westen durch die Fuscher Lacke begrenzt. Derzeit ist die Wasserpiegelhöhe der Fuscher Lacke 2263,83 m, der Abfluss bei Straßenkilometer 12.770. Die Fuscherlacke wird künftig auf 2264,50 m Seehöhe angestaut, der Abfluss nach Straßenkilometer 13,008 verlegt. In der Nähe des Hotels kann die Straße beliebig verbreitert werden. Die Hauptausichtsrichtung ist nach Osten. Ergiebige Trinkwasserquellen befinden sich westlich des Seezuflusses in verschiedenen Höhenlagen. Die Versorgung mit elektrischer Energie kann vom Fuscher Bärenkraftwerk oder durch eine Eigenanlage am Schupferbach (siehe Alpenhotel Piffkaar) oder durch eine Eigenanlage bei der Fuscher Lacke erfolgen, in welchem letzterem Falle die Fuscher Lacke selbst als Speicherbecken dient. Die Garage gelangt in Straßenkilometer 12,760 unmittelbar am gestauten Seeufer zur Errichtung. Der Hotelbau besteht aus einem einzigen Gebäude mit 80 Betten, Speiseräume für 120 Personen. Die Speiseräume sind in ein Hotelrestaurant und ein Touristenrestaurant zu unterteilen, in letzterem ist ein eigener Buffetraum vorzusehen. Das Gebäude ist nach Osten mit einer Aussichtsterrasse auszustatten. Die Garage ist für 10 Kraftwagen in 3 Räumen zu bemessen. Im Zusammenhang mit dem Alpenhotel Fuscher-Lacke ist am Fuschertörl (Straßenkilometer 14,450, Seehöhe 2400 m) ein kleines Gebäude als Buffet für kalte Speisen und heiße Getränke zu errichten.

Der Baustein ist Quarzit.²⁶⁴

Hotelbauplatz Kasereck (Alpenhotel Kasereck, Abb. 10 und 11)

Die mittlere Höhenlage des Bauplatzes ist 1900 m. Der Bauplatz besteht aus 2, durch die Straßenkehre in km 6,335, getrennten Abschnitten. Der südliche Abschnitt befindet sich auf der Rückfallkuppe des Kasereck im Raume der Aufnahmestandpunkte XI, XII, XVII und XXV, beiläufig begrenzt durch die Schichtenlinie 1898,50 m; der nördliche Abschnitt umfasst den Bergrücken im Zuge der Aufnahmestandpunkte VII, VIII und IX, begrenzt durch den Straßenzug im Norden, Westen und Süden, durch den Felsabbruch im Osten. Straßenverbreiterungen zwecks Anschluss der Hotelbauplätze an die Straße können in den Kehren km 6.335 sowie 6.525 leicht geschaffen werden. Die Hauptaussichtsrichtung ist nach

²⁶³ GP 1925, Technischer Bericht, S. 15-16.

²⁶⁴ GP 1925, Technischer Bericht, S. 16-17.

Westen gegen den Großglockner; aber auch nach Süden (Schobergruppe) und Osten (Sonnblick) sind hervorragende Aussichtsrichtungen. Eine ergiebige Trinkwasserquelle befindet sich bei Tachymeterpunkt 1956.46 m, östlich Straßenkilometer 6,750. Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt von der Wasserkraftanlage am Fleissbach. Die Garage gelangt im Raume zwischen den beiden Straßenästen unmittelbar nördlich der Kehre in km 6,525 zur Errichtung.

Die Hotelbauten selbst sollen aus 2 Gebäuden bestehen, dem eigentlichen Alpenhotel Kasereck im südlichen Abschnitte der Touristendependance im nördlichen Abschnitte des Bauplatzes. Das Alpenhotel hat 100 Betten zu enthalten, die Speiseräume sind für 140 Personen zu bemessen. Die Touristendependance ist mit 160 Betten und 260 Speisesaalplätzen zu projektieren. Außerdem ist ein eigener Buffetraum vorzusehen. Nach Osten, Süden und Westen sind beide Gebäude mit Aussichtsterrassen auszustatten. Die Garage muss das Einstellen von 40 Kraftwagen gestatten. Zweckmäßig wird sich die Anlage der Garage in der Weise ausgestalten lassen, dass ebenerdig 20 Wagen untergebracht werden können mit der Einfahrt von der Straße beim Aufnahmestandpunkt VI; im Stockwerk ebenfalls für 20 Wagen mit der Einfahrt vom Straßenkilometer 6.600. In der Mansarde können die Chauffeurzimmer untergebracht werden. Für Sportplätze kommt der Raum westlich der Straße und des Kasereckrückens bis gegen die beiden bestehenden (rot eingetragenen) Almhütten in Frage.

Die bestehende kleine Kapelle am Kasereck wird infolge der Kehrenanlage in km 6.525 abgetragen werden müssen und ist durch eine neue Kapelle zu ersetzen.

Der Baustein ist Kalkschiefer und Kalkglimmerschiefer.²⁶⁵

Hotelbauplatz Franz-Josefs-Höhe (Alpenhotel Eismeer, Abb. 12)

Die mittlere Höhenlage des Bauplatzes ist 2366 m. Er wird im Süden begrenzt durch den Straßenkilometer 2,820 bis Aufnahmestandpunkt VII, im Westen durch die Tachymeterpunkte 58.36, 66.85, 79.24, 90.91, im Norden durch die Tachymeterpunkte 88.19, 81.34, 78.26; im Osten durch die Tachymeterpunkte 73.41, 68.27 und 68.99. Die Straße ist beim Hotelbauplatz bereits entsprechend verbreitert und mit einem Kehrtunnel ausgestattet. Die Hauptaussichtsrichtung ist nach Westen auf Großglockner, Pasterze und Johannesberg; aber auch nach Süden ergibt sich ein prächtiger Tiefenblick auf den Gletscher. Ergiebige Trinkwasserquellen befinden sich bei Straßenkilometer 1.200 in einer Seehöhe von 2224 m. Die Versorgung mit elektrischer Energie kann aus einer eigenen Anlage am Pfandelschartenbach (gemeinsam mit den bereits bestehenden Unterkünften des Gebietes) oder aus der Kraftanlage am Fleissbach (siehe Alpenhotel Kasereck) erfolgen. Die Garage gelangt auf einer ebenen Kuppe in Straßenkilometer 2,550 zur Errichtung.

Der Hotelbau besteht aus einem einzigen Gebäude mit 80 Betten; Speiseräume für 300 Personen. Die Speiseräume sind in ein Hotelrestaurant und Touristenrestaurant zu unterteilen, in letzterem ist ein eigener Buffetraum vorzusehen. Beim Aufnahmestandpunkt VII ist eine größere Aussichtsterrasse vorzusehen. Zweckmäßig wird der westliche Eingang des Kehrtunnels bis Straßenkilometer

²⁶⁵ GP 1925, Technischer Bericht, S. 17-18.

2,820 überbaut werden, der Hoteleingang aus diesem überbauten Straßenstück erfolgen. Die Garage ist für einen Fassungsraum von 10 Kraftwagen zu bemessen. Sportplätze kommen bei diesem Hotel nicht in Frage.

Der Baustein ist glimmerarmer Grünschiefer.²⁶⁶

Bezüglich Hotelfrequenz verweist Wallack erneut auf den Bericht über die Studienreise. Er geht davon aus, dass alle fünf Hotels „in einer normalen Sommersaison durch ca. 45 Tage vollbesetzt sein werden. Die Gesamtzahl der Übernachtungen in diesen Hotels beträgt pro Saison rund 32.000, die der zu verabreichenden Hauptmahlzeiten rund 140.000, die der kleinen Mahlzeiten rund 172.000. Zahlreiche wichtige Anhaltspunkte sind in dem oben angeführten Studienberichte enthalten, der einen integrierenden Bestandteil des zweiten Teiles des Projektes bildet.“²⁶⁷

Neben den 21 Lichtbildern, die den Hotelbauplätzen beigegeben sind, liegen dem Projekt wieder Fotografien (14, durchnummeriert) bei. Sie sind wie schon 1924 jeweils auf schwarzen Karton kaschiert und folgen im Wesentlichen dem ergänzten Trassenverlauf von Heiligenblut über das Kasereck zur Franz-Josefs-Höhe. Wieder ist auf einigen Aufnahmen der Trassenverlauf weiß eingezeichnet.

Im Vergleich mit dem GP 1924 werden Wallacks Vorstellungen und Anforderungen nach der Studienreise weitaus konkreter, detaillierter und umfangreicher. Er hat nun ein Bewusstsein für die Komplexität und die spezifischen Anforderungen der Bauaufgabe Alpenhotel entwickelt. Seine überarbeiteten (lehrbuchartigen) Richtlinien sind ein Abbild seines neu erworbenen Wissens und eignen sich – als ausformuliertes Bauprogramm – weit besser als Grundlage (und zur Steuerung) der Hotelentwürfe als die vagen Vorgaben des GP 1924. Durch die Erweiterung der Streckenführung um die Stichstraße zur Franz-Josefs-Höhe gibt es zudem 1925 mehr Bauplätze. Das GP 1925 besteht zu einem großen Teil aus den Vorgaben für die Errichtung der Hotels: Nahezu die Hälfte des technischen Berichts, sowie die zu jedem Bauplatz erstellten Lagepläne mit begleitenden Fotografien, verdeutlichen die Rolle, die die Hotelbauten im Rahmen des Straßenprojektes einnehmen. Hinsichtlich Ausarbeitung und Detaillierung verknüpft Wallack Wissen aus Architektur, Ingenieur- und Hotelwesen: Vom Material für die Dachdeckung, über die Versorgung mit Wasser und Energie, bis zur Unterkunft für das Personal bezieht sich die Wallacksche Gesamtplanung auf einen stetig wachsenden Kompetenzbereich. Zunächst mit dem reinen Straßenbau einschließlich der technischen Infrastruktur beauftragt, kümmert er sich mit der Zeit auch um technisch-ästhetische Vorgaben der Detailausführung und Ausstattung. Nach der Studienreise 1925 werden Wallacks Vorstellungen – nicht nur hinsichtlich der geplanten Hotelanlagen – präziser: Auch die Konzepte zu Finanzierung, Propagierung, Management und Erhalt von Hotels und Straße tragen mehr denn je seine Handschrift.

²⁶⁶ GP 1925, Technischer Bericht, S. 18-19.

²⁶⁷ GP 1925, Technischer Bericht, S. 20.

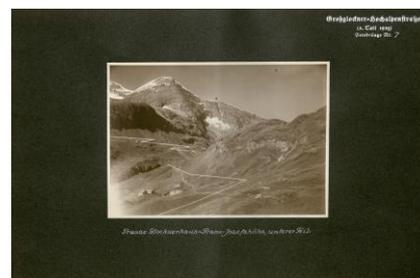


Fig. 38: Fotobeilage Nr. 7.



Fig. 39: Fotobeilage Nr. 9.

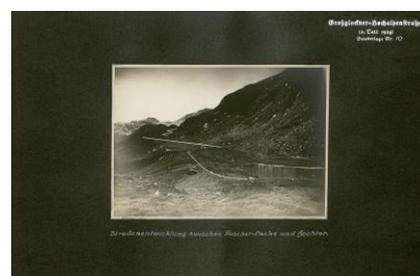


Fig. 40: Fotobeilage Nr. 10.

2.5. Die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße (1930-1935)

Wallack als technischem Verantwortlichen des Baues der Glocknerstraße stand der Salzburger Landeshauptmann Franz Rehr (1890-1947) als politisches Zugpferd des Projektes zur Seite. Nach Uneinigkeiten zwischen Wallack und Rehr setzte sich schließlich die von Wallack bevorzugte „Variante I“ (Hochtortunnel, vgl. Abb. 13) durch.²⁶⁸ Die Großglockner Hochalpenstraße wurde 1930 bis 1935 nach Wallacks Plänen und unter seiner Leitung erbaut. Für Wallack war die erfolgreiche Umsetzung der Großglockner Hochalpenstraße eine Sache von persönlichem Interesse: Zahlreiche Zeitschriftenartikel, Vortragsreisen und Radioeinschaltungen zeigen eine rege publizistische Tätigkeiten und Propagierung. Seine journalistischen und dokumentarischen Arbeiten hatten auf die historische Bildproduktion der Glocknerstraße maßgebenden Einfluss. Rigele schreibt diesbezüglich 1994: „Auf dem Sektor der Imagebildung und moralischen Selbstbestärkung leistete die Großglockner Hochalpenstraße exemplarische Dienste. (...) Als konjunkturpolitisches Zeichen 1930 in Angriff genommen, wurde der Glocknerstraßenbau ab dem Sommer 1933 zum herausragenden österreichischen Prestigeunternehmen. Die Eröffnungsfeierlichkeiten am 3. August 1935 waren ein mit den Salzburger Festspielen abgestimmtes Medienereignis, das als die größte je im Rahmen der österreichischen Fremdenverkehrswerbung durchgeführte Veranstaltung galt. Vom Radio live übertragen, in Anwesenheit internationaler Korrespondenten, Fotografen und Wochenschauen wurde Österreichs unverzichtbare Rolle ‚als Herz Europas‘²⁶⁹ hervorgehoben. Von den Fahnenmasten auf dem Fuschertörl und der Franz-Josefs-Höhe wehten als Willkommenszeichen für die Gäste und als Aufmunterung für das österreichische Selbstvertrauen die Fahnen der vielen Staaten, aus denen Autos anwesend waren.“²⁷⁰ Wallack prägte zudem die Werbung der GROHAG nachhaltig. Exemplarisch erwähnt sei hier nur die von ihm entworfene Reklamevignette für die Innenseite der Windschutzscheibe, die alle Autos an den Mautstellen erhielten. Sie war von Beginn an Statussymbol für Autofahrer und Markenzeichen zugleich und zeigt noch heute den ursprünglichen Entwurf: Ein „G“, mit dem eingeschriebenen Schriftzug „Großglockner Hochalpenstraße“, dient als Umrahmung für ein Auto vor der malerischen Pasterze.

Die Hotels waren nach den Erfahrungen der Studienreise, wie Wallack 1949 bemerkte, aus dem Straßenbauprogramm ausgeschieden: „Für die Errichtung und Führung von Hotelbauten kamen nur private Interessenten in Frage. Ob und in welchem Umfang sich solche einmal finden würden, das konnte nur die Zukunft zeigen.“²⁷¹

²⁶⁸ Vgl. Wallack ²1960, S. 121-156. Die „Variantenfrage“ (Hochtortunnel oder Pfandtscharte) ist ständiger Begleiter der Bauarbeiten. Die Baugeschichte beschreibt Rigele 1995, S. 134-180.

²⁶⁹ Der Salzburger Landeshauptmann F. Rehr in seiner Eröffnungssprache, siehe Georg Rigele: Die Großglockner-Hochalpenstraße und die Wiener Höhenstraße, Wien, Diss., 1993, S. 343.

²⁷⁰ Rigele 1994, S. 255-256.

²⁷¹ Wallack ¹1949, S. 68.

Aus den Jahren nach der Eröffnung der Straße stammen zahlreiche Entwürfe für Hotelbauten von mehreren Architekturbüros. Im Archiv der GROHAG liegen mindestens neun Entwürfe für mehr als fünf verschiedene Standorte entlang der Straße, die von nicht weniger als sieben österreichischen und deutschen Architekturbüros (ab 1926 bis in die 1940er) eingereicht wurden. Drei dieser Entwürfe – einer davon ausgeführt – werden im nächsten Kapitel kurz vorgestellt und in die zeitgenössische Architektur eingeordnet.

Nach der Eröffnung der Straße für den Durchzugsverkehr am 2. August 1935 verblieb Wallack als erster Vorstand bei der GROHAG und leitete bis zu seinem Tod den Betrieb. Seine Bemühungen galten neben der Instandhaltung, der Ausgestaltung der Straße und dem betrieblichen Management auch der Anpassung an die zunehmende Motorisierung und den Reiseverkehr. Als Beamter im Dienst der Kärntner Landesregierung war Wallack bis zu seiner Pensionierung 1952 beeindruckend produktiv, wie zahl- und umfangreiche Projektunterlagen in seinem Nachlass im Salzburger Landesarchiv verdeutlichen.²⁷²

²⁷² Vgl. SLA, Nachlass Franz Wallack (52 Kartons, 63 Bände).

3. Entwicklungslinien des österreichischen Alpenhotels (seit 1924)

„Es gibt einen neuen Geist: Es ist der Geist der Konstruktion und der Synthese, geleitet durch eine klare schöpferische Vorstellung.“²⁷³

Le Corbusier, *vers une architecture*, 1923

3.1. Von „Licht, Luft und Sonne“ und „traditionellem Eklektizismus“

Parallel zur Planung und Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße drang, zunächst über die Schweiz, eine neue Haltung in den Alpenraum vor: „Wohl noch nie war das Schaffen aller (...) von einem so einheitlichen Gedanken durchdrungen, wie dies heute der Fall ist; ein Gedanke, der nach Vereinfachung, Vereinheitlichung, Ersparen, Zusammenlegen, nach größter Leistung bei kleinstem Aufwande, kurz gesagt, nach Rationalisierung strebt. (...) Der Handel, die Industrie, der Verkehr, ja sogar die Kunst sind von diesem Gedanken gleich wie von einem eisernen Naturgesetz durchdrungen.“ schreibt Walter Amstutz in seiner Broschüre über das von Arnold Itten 1928 errichtete und vielfach publizierte Doppelhotel Alpina und Edelweiß in Mürren, einem (wenn nicht dem) Schlüsselbau für das „Neue Bauen“ in den Bergen.²⁷⁴

Für Amstutz ist die Norm die entscheidende (weil einheitlich bestimmte) Richtlinie: „Auch in der Architektur findet die Norm heute deutlich ihren Ausdruck; nicht aus Gründen der Mode, sondern aus Gründen der Wirtschaftlichkeit. Der einfache Mann erhebt heute Anspruch auf behagliches, geräumiges und sonniges Wohnen in eigenen Mauern. Sein Geld darf daher nicht in erster Linie in Ornamenten und Stuckatur angelegt werden; er legt Wert auf gute sanitäre Installationen, einfach und billig arbeitende Heizungen, auf Licht, Luft und Sonne. (...) Durch den neu anschwellenden Fremdenstrom sind heute Anbauten und Umbauten bestehender Hotels an der Tagesordnung und mit dem Erlöschen des Hotelbauverbotes (1930) werden neue Bauten entstehen.“²⁷⁵ Im vorliegenden Fall bestand Ittens Aufgabe darin, zwei wesensverwandte, aber verschiedenen Eigentümern gehörende Bauten in einem Baukörper zu vereinen. Er löst dieses Problem durch eine geschickte Staffelung der Baumasse: Der horizontale Baukörper liegt längs der Hangkante und wird durch zwei vertikale Überhöhungen gegliedert und akzentuiert. Das Hotel Alpina wurde als Hotel garni mit 27 Betten, mit zwei Wohnungen und einem Laden im Erdgeschoß angelegt. Das Sporthotel Edelweiß galt von Anfang an als Hotel guter II. Klasse und verfügt über 53 Betten, wobei der Schwerpunkt (gebirgshoteltypisch) auf der Restauration für den Passantenver-



Fig. 41: Hotel Alpina und Hotel Edelweiß (1927-1928), Arnold Itten, Mürren.

²⁷³ Zitiert aus: Amstutz 1929, S. 5.

²⁷⁴ Amstutz 1929, S. 5.

²⁷⁵ Das Schweizer Hotelbauverbot dauerte schließlich von 1915-1952 und war zunächst eine Folge der wirtschaftlichen Lage nach dem Ersten Weltkrieg: Ohne Bewilligung des Bundesrates durften „weder neue Hotels und Fremdenpensionen erstellt, noch bestehende, anderen Zwecken dienende Bauten zur gewerbsmäßigen Beherbergung von Fremden verwendet werden“ aus: Verordnung betreffend Schutz der Hotelindustrie gegen die Folgen des Krieges vom 2. November 1915, Artikel 27. Die ursprünglich bis 1930 angesetzte Regelung wurde infolge der Weltwirtschaftskrise in den 1930ern sowie durch den Zweiten Weltkrieg mehrmals in veränderter Form bis 1952 verlängert.

kehr liegt. Der Bau wurde in Eisenbeton errichtet und mit einem Flachdach abgedeckt, „das Haus ist eine Wohnmaschine, sagt Le Corbusier, und daher ist der Deckel eine Plattform.“²⁷⁶ Der Baukörper zeichnet sich insbesondere durch seine klar gewichtende Silhouette (horizontal – vertikal), und das die beiden Hotels verknüpfende Element der umlaufenden Balkone aus: „Von [der] Brüstung fällt der Blick tausend Meter tief ins Tal und springt zweieinhalb tausend Meter hinauf zu Bergkämmen, Firnen und ewigem Eise. Unter schattigen Baldachinen, ausgestreckt in Liegestühlen, soll hier der Gast ungestört sein Mittagsschlafchen halten können. Es wird ihn dabei wenig ärgern, ob der flache Dachstuhl gegen den Geschmack hochweiser Kritiker verstößt!“²⁷⁷ Amstutz weiter: „Um das Haus weht neuzeitlicher Geist und daher ist es nicht vollkommen, – will es auch nicht sein. Es ist nur ein integrierendes Glied der neuen Richtung – es darf deshalb nur als Versuch gewertet werden.“ Im Geiste Le Corbusiers schließt Amstutz seine Bemerkungen zu Ittens Bau ab: „Die ‚Schönheit‘ eines solchen Baues muss mit dem gleichen Maßstab gemessen werden wie, sagen wir, die ‚Schönheit‘ eines Ozeandampfers.“²⁷⁸

Die österreichische Gebirgstourismusarchitektur hatte nur kurzen und bloß teilweisen Kontakt mit dieser „neuen Richtung“. Ausschlaggebend für die Entwicklung war der Seilbahnbau in den 1920er und 1930er Jahren in Tirol. Analog zum Bahnbau im 19. Jahrhundert begünstigten die neuen technischen Möglichkeiten die Erschließung der Landschaft aber auch von neuen (formalen Zwängen eines alpinen Stils noch nicht unterliegenden) Bauformen gleichermaßen. Ab 1926 förderte der Bauboom der Seilschwebbahnen (Rax, Patscherkofel, Nordkette u.a.), die Entwicklung eines spezifischen „alpinen Pathos“.²⁷⁹ Lois Welzenbacher etwa reichte 1926 für den Nordkettenbahn-Wettbewerb einen Entwurf für die Bergstation ein, der die „geschwungene Topographie durch ein langgestrecktes horizontales Gebäude mit konvexer Krümmung (betont), das den Konturen des Geländes folgt“; das Siegerprojekt von Franz Baumann (1927-1928) zeichnet sich nach Kos durch seinen bewusst inszenierten Dialog mit dem umgebenden hochalpinen Terrain aus: „Baumanns Projekt akzentuiert den höchsten Punkt des Bauplatzes durch ein Gebäude in Form einer konzentrischen Spirale, die dadurch, dass sie sich an den Felsen schmiegt, zu einem integralen Teil des Berges wird.“ Kos bezeichnet diese „sowohl ins Skulpturale wie ins Metaphorische reichende Wechselbeziehung zwischen Bau und Gebirgslandschaft, zwischen Künstlichem und Organischem“ als „prototypisch für das ‚autochthon‘ Tirolerische.“ Gerade dieses „Spiel zwischen Innen und Außen, zwischen trutziger Form und subtiler Anschmiegun“g, prägt seiner Ansicht nach „die ‚Ikonen‘ der Tiroler Halbschuhmoderne.“²⁸⁰

Während die Seilbahnen sich etablierten und neue Bauformen in die Berge gelangen, gelingt Clemens Holzmeister eine stilsichere Verknüpfung von Elementen aus alpin-bäuerlichem und modernem

²⁷⁶ Amstutz 1929, S. 8.

²⁷⁷ Amstutz 1929, S. 5-8; vgl. Bernoulli 1928, S: 109-111.

²⁷⁸ Amstutz 1929, S. 8.

²⁷⁹ Zu den Entwürfen zur Patscherkofelbahn und Nordkettenbahn vgl. Moroder/Peter 1993, S. 29-54.

²⁸⁰ Kos 1995, S. 69; vgl. zu Baumann auch: Jäger 2005, S. 276-277

Repertoire. Über seine Überbauung des Hotels Post (1925-1929) in St. Anton am Arlberg schreibt Chramosta hinsichtlich der Problematik des architektonischen Sprungs vom dörflichen zum städtischen Maßstab: „statt in eine stupide Wiederholung von Balkonen, Loggien, Fenstern, generell von Gestaltungselementen zu verfallen, nähert sich Holzmeister dem im kollektiven Bewusstsein verankerten Vorbild vom heilsamen Bauernhaus mit stupenden Variationen: Geschoße werden durch die Zusammenfassung im verputzten Sockel und im verschalten Aufsatz versteckt, inflationäre Unruhe wird durch den Verzicht auf vereinzelte Balkone zugunsten von dem Baukörper eingeschnittenen Negativ- oder aufgesetzten Positivvolumen vermieden, Gaupen konturverträglich in das Dach gesetzt.“²⁸¹

1930 wird Holzmeisters Hotel Drei Zinnen – diesmal ein Neubau – in Moos bei Sexten fertig gestellt. Der sich ebenfalls durch streng gegliederte und plastisch durchgebildete Stirnfassaden auszeichnende achsialsymmetrische Baukörper wurde direkt in den Hang gebaut, kann somit hangseitig von der Dorfstraße aus erschlossen werden. Das Backsteinmauerwerk der unteren Geschoße dient, in Verbindung mit den darüber liegenden Laubenbögen, als Gegengewicht zu den orthogonalen Rücksprüngen und erkerartig angelegten Bauteilen der Obergeschoße. Das ausladende Satteldach sorgt mit seinem talseitigen Einschnitt und den flachen Gaupen für eine präzise Kontur und stellt, wenngleich das zu bewältigende Volumen gewaltig ist, gegenüber Dorf und Landschaft die nötige Adäquanz sicher.²⁸² Für Achleitner und Kos gilt Holzmeisters Ansatz, durch das Prinzip der „hemmungslosen Multiplikation“ einzelner Bauvolumen, als Prototyp des alpinen Großhotels, wie es nach 1945 zum dominanten Muster wurde.“²⁸³

Zwischenzeitlich zeigte Adolf Loos, neben seinen 1913 formulierten „Regeln für den, der in den Bergen baut“ („Baue nicht malerisch. Überlasse solche Wirkung den Mauern, den Bergen und der Sonne.“ etc.), beim Landhaus Khuner (1928-1929) bei Payerbach im Semmeringgebiet, wie er sich die Landschaftsaneignung aus dem Inneren des Hotels heraus vorstellte. Kos spricht in diesem Zusammenhang den Kern des Hauses, die zweigeschoßige Halle, an, welche sich durch ein großes Panoramafenster nach außen öffnet und einen „Theaterlogen-Genuss über alle Baumwipfel hinweg (beschert).“²⁸⁴ Bezogen auf das Sockelmauerwerk und die Blockbauweise meinen Kaiser/Platzer, dass Loos seine eigenen Regeln etwas großzügiger ausgelegt und „vor der ländlichen Baukultur eine Verneigung gemacht“ hat.²⁸⁵

Beispielhaft genannt sei zudem Siegfried Mazaggs Hotel Berghof in Seefeld (1929-1930). Wie bereits Holzmeister zuvor, liefert er ein Motiv mit Vorbildwirkung: Eine Kombination aus einem mittels Materialwechsel horizontal geschichteten und gekrümmten Baukörper mit einem turmartigen Abschluss. Mazaggs Entwurf wird, als prägendes Beispiel einer „Alpensachlichkeit“, von Moroder/Peter besonders hervorgehoben, indem sie von einer



Fig. 42: Hotel Neue Post (1925-29), Clemens Holzmeister, St. Anton am Arlberg.



Fig. 43: Hotel Drei Zinnen (1930), Clemens Holzmeister, Sexten/Moos.



Fig. 44: Hotel Berghof (1929-30), Siegfried Mazagg, Seefeld.

²⁸¹ Chramosta 1995, S. 34.

²⁸² Moroder/Peter 1993, S. 114; Mayr-Fingerle 1989, S. 6.

²⁸³ Vgl. Kos 1995, S. 67; Achleitner 1980, S. 293 und 335. Auch Jäger und Moroder/Peter teilen diese Einschätzung: Vgl. Jäger 2005, S. 277; Moroder/Peter 1993, S. 18.

²⁸⁴ Kos 1995, S. 70; vgl. Opel 2010, S. 453-454.

²⁸⁵ Kaiser/Platzer 2005, S. 98.

„kongenialen Verbindung zwischen ‚urbanem‘ Kubus und ‚alpenländischem Pultdach‘, von Vertikale (Turm) und Horizontale (länglicher, leicht gekrümmter Baukörper)“ sprechen.²⁸⁶ Die Halle wird einstimmig als „Meisterwerk der Raumkunst“ bezeichnet: Durch klare und einfache Mittel – wie die bis auf eine Parapethöhe von 50 cm hinunterreichenden Großfenster – wurde „Großzügigkeit mit Intimität verbunden.“²⁸⁷

1931 wurde in Hall in Tirol Lois Welzenbachers Turmhotel Seeber fertig gestellt. Als einer der wenigen österreichischen Tourismusbauten im Geist des Neuen Bauens verbindet er einen strengen, dynamisch geschwungenen Baukörper mit Flachdach und glatter Putzfassade. Die Form basiert auf einem nahezu quadratischen Grundriss (zwei gegenüberliegende Seiten sind leicht gekrümmt), die Dynamik wird durch die auskragenden Balkone erhöht. Welzenbacher „schätzte die selbstverständliche Klarheit von traditionellen Bauerngehöften (ohne diese aber imitieren zu wollen) und strebte (...) nach einem mit der Umgebung ‚organisch‘ verwachsenen Bauen.“²⁸⁸

Franz Baumann verfolgt bei seinem Sporthotel Monte Pana (1931) in Gröden mit dem geschwungenen Baukörper und der horizontalen Schichtung ein ähnliches Motiv wie Mazagg: In konkav gekrümmter Form umfasst der Bau den Fuß des Langkofels, bildet eine windgeschützte Terrasse und geht damit auf die Besonderheiten der Lage ein. Mazaggs Elemente der geschwungenen horizontalen Linie mit turmartigem Abschluss finden sich zudem beim Hotel Hochfirst in Obergurgl, ebenfalls von Baumann (1932-1933), sowie bei der Pension Gstrein in Vent von Hans Feßler (1933-1935).²⁸⁹ Durch seine dem Hang folgende, ebenfalls dynamisch geschwungene Grundrissform in Verbindung mit der horizontalen Gliederung des Volumens, fügt sich das Hotel Valmartello im Martelltal, 1936 von Giovanni Ponti errichtet, nahtlos in die Entwicklungslinie ein. Es markiert zugleich aber (sinnbildhaft) beinahe deren Ende.²⁹⁰

Exemplarisch seien an dieser Stelle drei Entwürfe aus dem Archiv der GROHAG erwähnt, die hinsichtlich der zuvor beschriebenen Motive nahtlos einzuordnen sind:

Von Hermann Stiegholzer (1894-1982) – er studierte an der Akademie der bildenden Künste in Wien, u.a. bei Peter Behrens – stammt ein 1926 entstandener Vorschlag für den Hotelbauplatz am Nassfeld, der insbesondere die signifikante Krümmung (zur Maximierung von Aussicht und sonnenseitiger Fassadenfläche) in Verbindung mit einem vorgelagerten Baukörper (Erschließungskern) bereits Jahre vor Mazagg vorweg nimmt. Da, nach momentanem Wissensstand, außer einem Grundriss des 2. und 3. Obergeschoßes (mit der Beschriftung „Touristendependance“) sowie einem in die Wallackschen Projektunterlagen eingezeichneten

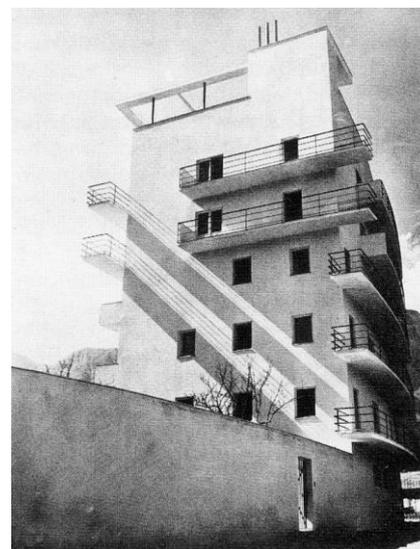


Fig. 45: Turmhotel Seeber (1930-31), Lois Welzenbacher, Hall in Tirol.



Fig. 46: Sporthotel Monte Pana (1931), Franz Baumann, Gröden.

²⁸⁶ Moroder/Peter 1993, S. 34; vgl. Kaiser/Platzer 2006, S. 98.

²⁸⁷ Kos 1995, S. 69; Moroder/Peter 1993, S. 83-108; Kos merkt hierzu jedoch an: „Es sind gerade die Gemeinschaftsräume, die die historischen Hotels heute vor Nutzungsprobleme stellt. Der Luxusanspruch der Gäste hat sich nämlich von der sozialen Sphäre der Halle in die Zimmer verlagert. Raumqualität hängt auch mit gesellschaftlichen Ritualen zusammen.“ Kos 1995, S. 72.

²⁸⁸ Kos 1995, S. 67.

²⁸⁹ Vgl. Moroder/Peter 1993, S. 159-178 und S. 189-211.

²⁹⁰ Vgl. Alber 2015 und Moroder/Peter 1993, S. 215-244.

ten Lageplan, keine weiteren Dokumente erhalten sind, kann an dieser Stelle bezüglich Fassadengliederung und Materialität keine stichhaltige Aussage gemacht werden. Der Grundriss verrät uns allerdings einiges über die Anlage der Erschließung: Die Zimmer liegen weitgehend einhüftig, es gibt zwei vertikale Kerne; die Gruppierung der Zimmer: Fast ausschließlich Zweibettzimmer, durch Verbindungstüren zusammenlegbar, keine Balkone/Loggien, und die Zuordnung der Bäder: Bis auf eine Ausnahme (das am südöstlichen Flurende liegende Zimmer) liegen alle Sanitäreinrichtungen am Gang.

Zum Entwurf für den Bauplatz ‚Hochmais‘ von Wilhelm Wohlmeier (1864-1945) sind momentan ebenfalls nur zwei Entwurfszeichnungen (1936) zugänglich. Gemeinsam ist den Blättern die Darstellung eines geschwungenen, durch Materialwechsel horizontal gegliederten, Baukörpers: Gruppierte Rundbogenfenster in der hellen Sockelzone und dunkle Holzverschalung samt Loggien in den Obergeschoßen. Eine Darstellung zeigt zudem den großen Schriftzug ‚Glockner Hotel‘. In der einen Zeichnung ragt, ähnlich dem Entwurf von Stiegholzer, ein Bauteil risalitartig vor, dieses reicht jedoch nicht – wie bei Itten oder Mazagg – über die Gebäudehöhe hinaus. In der anderen erscheint der rundturmartige Abschluss an der rechten Gebäudeseite besonders charakteristisch. Die Sockelzone – ihr ist eine Terrasse (mit abgebildeten flanierenden Menschen) vorgelagert – wird durch rustifizierendes Mauerwerk, Naturstein oder sehr groben Putz (die Blätter sind hier nicht konsistent und undeutlich) gebildet und hebt sich zusätzlich durch Rundbogenfenster (ein Blatt zeigt jeweils zwei gruppiert, das andere vier), deren Achsmaß von den darüber liegenden Fenstern aufgenommen wird, von den holzverkleideten Obergeschoßen ab. Wohlmeier studierte an der Akademie der bildenden Künste in der Meisterschule bei Friedrich v. Schmidt und entwarf in entsprechend historistischem Geist. Sein Entwurf für die GGHAS zeigt ihn von einer ungewöhnlich modernen Seite. Elemente, wie die rustifizierende Sockelzone (sofern der Autor die Zeichnung richtig interpretiert), könnten mit seiner konservativen Ausbildung zusammen hängen. Hinsichtlich der Menge an verwendetem Holz entsprach der Entwurf nicht den Wallackschen Richtlinien. Wallack konnte jedoch bei ihrer Erstellung die architektonische Entwicklung im Gebirge freilich nicht vorhersehen.²⁹¹

Ab 1936 sollte an der Großglockner Hochalpenstraße tatsächlich ein Hotel an einem von Wallack vorgesehenen Bauplatz entstehen: Das Franz-Josefs-Haus von Heinz Rollig (1893-1978). Unter der Leitung des an der Baufachschule der höheren Staatsgewerbeschule in Pilsen, CZ, und an der Akademie der bildenden Künste Wien (bei Friedrich Ohmann) ausgebildeten Rollig erfolgte die etappenweise Erweiterung und Erneuerung einer zur Eröffnung der Scheitelstrecke bereits 30 Jahre alten Schutzhütte auf der Franz-Josefs-Höhe.²⁹² Der erste Saisonbetrieb eröffnete bereits 1936.



Fig. 47: Entwurf für ein Alpenhotel an der Großglockner Hochalpenstraße, Grundriss 2. und 3. OG, Hermann Stiegholzer, 1926.

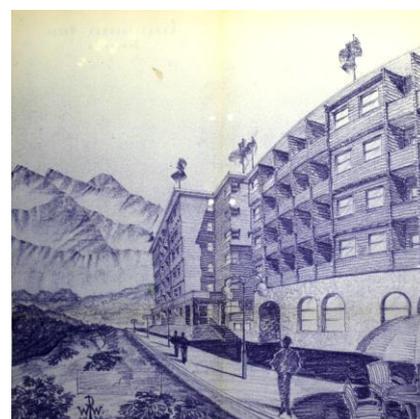


Fig. 48: Entwurf für ein Alpenhotel an der Großglockner Hochalpenstraße, perspektivische Ansicht, Wilhelm Wohlmeier, 1936.



Fig. 49: Entwurf für ein Alpenhotel an der Großglockner Hochalpenstraße, perspektivische Ansicht, Wilhelm Wohlmeier, 1936.

²⁹¹ Studienreise 1925, S. 50: „Holz ist in den Fassaden wo möglich ganz zu vermeiden, da dies nur jährliche Erhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten im großen Umfange bedingt.“

²⁹² MB 1937, S. 243.

Die folgenden Ausbau- und Umbauarbeiten sowie die Aufstockung um zwei Geschoße im Jahr 1938 waren unterbrochen durch die Jahre des Krieges, die endgültige Fertigstellung erfolgte 1945-1948.²⁹³

Der Entwurf von 1935 zeigt einen in den Hang gesetzten, auf einem Natursteinsockel errichteten, horizontal gestaffelten Baukörper der das etablierte Gliederungsmotiv (unten Stein/Putz, oben Holz) variiert. Gerade in diesem Umgang mit dem schichtartigen Materialwechsel liegt das Spezifikum von Rolligs Entwurf: Der im Hang liegende Sockel (er nimmt das Untergeschoß mit den Restaurationsbereichen für die Touristen auf) besteht aus Naturstein. Das Erdgeschoß ist, wie die darüber liegenden Geschoße, holzverschalt und großzügig durchfenstert. Im ersten Obergeschoß ist ein über Eck liegender Bereich der Fassade in der Ansicht gegen den Gletscher über drei Fensterachsen verputzt.

Der Baukörper springt im Erdgeschoß – hier fällt der halbkreisförmige Erker ins Auge – von der Sockelkante zurück und bietet damit Platz für eine große vorgelagerte Terrasse. Der die Gästezimmer beinhaltende L-förmige Baukörper – er rückt etwas weiter von der Kante ab – ist (wie schon das Erdgeschoß) mit einem Flachdach gedeckt.

Der EG-Grundriss zeigt: Der Gast gelangt zunächst über eine Treppe auf die dem Bau vorgelagerte Terrasse. Von hier geht er durch einen Windfang in die Halle (zur Rezeption etc.), oder, die Terrasse entlang, direkt zu den Speisesälen. Die Speisesäle überwiegen flächenmäßig, alle bieten beste Aussicht auf die Pasterze und Zugänge auf die Terrasse. Im Frühstück- und Gesellschaftsraum – er liegt im halbkreisförmigen Erker – findet sich die bauliche Entsprechung eines „Rundblicks“. Die Versorgungsräume wurden zur Maximierung der Aussichtsfläche hangseitig angelegt.

Der Grundriss des ersten Obergeschoßes zeigt Einzel- und Doppelzimmer entlang einer von einem vertikalen Stiegenhauskern abzweigenden zweihüftigen Erschließung. Jedes Zimmer verfügt über ein Waschbecken, die geteilten Bäder und Toiletten sind über den Gang erreichbar.

Die Pläne lassen zudem das alte Schutzhaus und die 1935 gebaute Terrasse erkennen, die in den Umbau einbezogen werden mussten.

1937 heißt es in der Zeitschrift *Moderne Bauformen*: „Jetzt kann man im Franz-Josefs-Haus als verwöhnter Autotourist voll befriedigt werden, findet aber auch noch eine Unterkunft und Gasträume, die einem als Bergfreund zusagen.“²⁹⁴

Bereits 1938 schlägt die Zeitschrift *Die Baugilde* einen gänzlich anderen Ton an, während sie über die Erweiterung des Franz-Josefs-Hauses berichtet: „Ein erster kleiner Entwurf (...) war bereits vor dem Anschluss entstanden. Dieses Ereignis hatte zur Folge, eine bedeutende Vergrößerung des ursprünglichen Projektes vorzunehmen. In der Majestät der Hochgebirgswelt haben kleinliche Gedanken keinen Platz, hier können nur große Massen zur Entfaltung kommen, die nicht allein in die Landschaft hineinge-

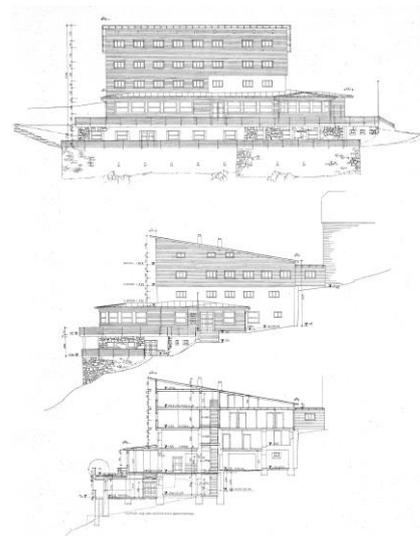


Fig. 50: Franz-Josefs-Haus an der Großglockner Hochalpenstraße, Heinz Rollig Ansichten (1935).

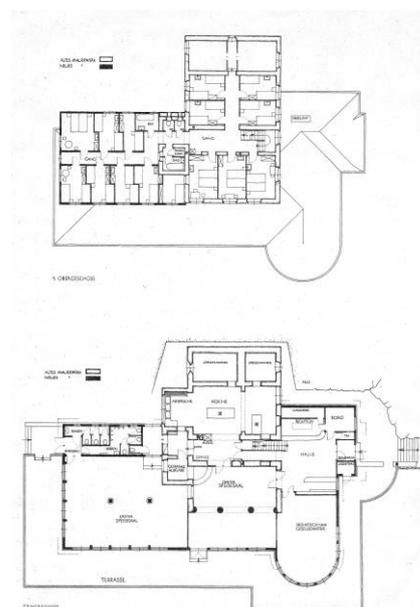


Fig. 51: Grundrisse EG und 1. OG (1935).



Fig. 52: Perspektivische Darstellung, Zustand vor 1938.

²⁹³ URL: <www.architektenlexikon.at> [Zugriff: 01.01.2016].

²⁹⁴ MB 1937, S. 243.

stellt, sondern aus dem Felsengefüge herauswachsen müssen. Das ist auch durch die Art des Aufbaues gekennzeichnet. Von der massigen Grundmauer aus ist eine Erleichterung nach oben hin durch die engere Reihung der Fenster erkennbar. Frei steht darüber der Holzbau in seinen guten Verhältnissen.“²⁹⁵ Die Veränderungen durch die Erweiterung von 1938 betreffen das hier angesprochene Fassadenbild und die Grundrisse gleichermaßen. Der Steinsockel bleibt, Erdgeschoß (samt Erker) und erstes Obergeschoß werden nun durchgehend verputzt, die darüber liegenden Geschoße behalten ihre horizontale Holzverschalung. Der Bau wurde, dem Geländeverlauf folgend, um drei Fensterachsen erweitert und deren Achsabstände vereinheitlicht. Im zusätzlich errichteten Stockwerk lösen sich quadratische Fenster und die das nun weiter auskragende Dach stützenden Holzpfeiler rhythmisch ab. Neu ist nun auch, dass sämtliche Fenster ab dem ersten Obergeschoß über Fensterläden verfügen – ein von Wallack aus technischen Überlegungen heraus gefordertes, aber durchaus auch ästhetisch wirksames Motiv. Die gleichförmigen Fenster verknüpfen die streng nach Materialien geschichteten Bereiche ebenso wie der Putz, respektive der Naturstein die horizontal gestaffelten Baukörper verklammert. Die Erweiterung von 1938 führt zu einer klaren Dreiteilung der Fassade: Stein – Putz – Holz. Auch die Grundrisse zeichnen sich durch eine klarere und weniger kleinteilige Struktur aus: Im Erdgeschoß wurden die Speisesäle zusammengelegt, zudem ein eigener Speiseraum für die Hotelgäste ergänzt. Die Erschließung wurde kompakter: Gäste können das Haus nun von jeder Seite aus betreten und zu den Sanitäranlagen gelangen, ohne die Speisesäle durchqueren zu müssen; die Funktionseinheiten sind nun hangseitig zusammengefasst und verfügen über eigene unabhängige Vertikalerschließungen; die Halle bietet mehr Personen Platz, auch der Stiegenhauskern – nun für eine dreiläufige Treppe – befindet sich nun an günstigerer Position. In den Geschoßen mit den Gästequartieren ist der Anteil an Einzelzimmern nun größer, Bäder und Toiletten sind aber nach wie vor (bis auf zwei besonders ausgestattete Zweibettzimmer mit jeweils eigenem Bad) am Gang.

Das erst 1948 endgültig fertig gestellte Franz-Josefs-Haus brannte am 21. September 1997 bis auf die Grundmauern nieder.

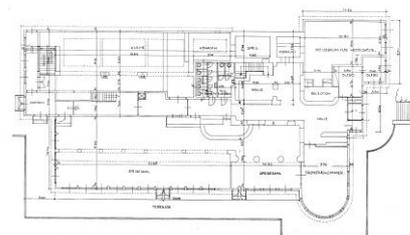
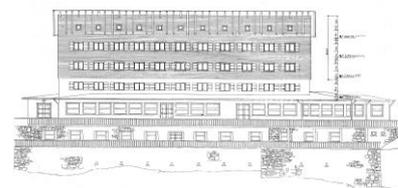


Fig. 53: Franz-Josefs-Haus, Grundriss EG und Ansicht (1938).



Fig. 54: Franz-Josefs-Haus, Zustand nach 1938, zeitgenössische Fotografie, o.J.

²⁹⁵ BG 1938, S. 959 und S. 962.

3.2. Das Erbe der Alpensachlichkeit

Die „schöne Landschaft“ wurde für Österreich nach 1945 zu einem wesentlichen Identifikationsfaktor und zu einem volkswirtschaftlichen Rohstoff. Vor allem im Westen des Landes kam es, unterstützt durch die amerikanischen ERP-Kredite, zu zahlreichen Ausbauten, Neubauten und Abrissen des „ärmlichen Alten“ – während im Osten die vorhandene Tourismusarchitektur weitgehend erhalten blieb.²⁹⁶ Laut Kos ist in Baufragen „für die Tourismusexpansion der Nachkriegsjahre eine gewisse Hemdsärmeligkeit und Do-It-Yourself-Mentalität typisch.“ Im Unterschied zur Gründerzeit des späten 19. Jahrhunderts prägten nun „örtliche Bauherren, ‚Liftkaiser‘ und dynamische Großwirte“, und nicht (wie damals) großstädtische Kapitalgesellschaften, die Bauentwicklung. Zudem wurde der „Geschmack des deutschen Durchschnittspublikums – Österreich war ‚das‘ billige Ferienland der deutschen Wirtschaftswunderkinder – (...) zum wichtigen Faktor aller ästhetischen Entscheidungen.“ Kos weiter: „Der Schwerpunkt lag nun im Wintertourismus, durch den kleine Bauerndörfer wie Saalbach oder Ischgl binnen weniger Jahrzehnte zu Siedlungsmonstern eines neuen Typs wurden: breithüftige Superstadl-Hotels umstellen den Kirchturm wie ein Fort, alpin kostümierte Bettensilos besetzen alle Sonnenlagen im Weichbild der Orte, ambitionslos aufgeblähte Privatquartiere bilden flächenfressende Peripheriezonen.“²⁹⁷

Laut Kos war spätestens in den siebziger Jahren die Federführung von den lokalen Baumeistern auf Planungsbüros übergegangen, welche eine „alpine Illusionsarchitektur von der Stange und im Pauschalverfahren“ lieferten. Er merkt zudem an, dass die Kulturkritik sich stets schwer getan hat mit dem touristischen Mainstream: „Spottworte wie ‚Schwammerlarchitektur‘ oder ‚Lederhosenstil‘ waren und sind auch Zeichen der Ohnmacht gegen den Siegeszug der alpinen Kostümbauweise.

Die diversen Schutzregulative, die das Prinzip der ‚störungsfreien Einfügung‘ ins Zentrum rückten und das pseudobäuerliche Satteldach für verbindlich erklärten, behinderten die Spekulationen viel weniger als die Architektur.“ Kos verweist diesbezüglich auf Friedrich Achleitners Publikation ‚Die Ware Landschaft‘ von 1977 und ihre Bedeutung für die alpenländische Diskussion. Achleitner machte ausdrücklich die „bodenverwurzelte NS-Bauhaltung für die Entwicklung einer mit Heimatsymbolen operierenden Verpackungsarchitektur verantwortlich.“²⁹⁸ Achleitner sprach von einer „unseligen Vermischung von Heimatschutzgedanken, Blut- und Bodenideologie, falschverstandenen Denkmalschutz, Naturschutz und Ortsbildschutz, aus Landschaftsklischees, touristischem Management, Spekulation, Existenzangst, Kurzsichtigkeit und Denkfaulheit.“²⁹⁹

Im Tourismusbau nach 1945 gab es freilich auch Bereiche nicht-rustikalen Bauens: Im Seilbahn-Bergstationsbau setzte man weiterhin auf offensives Erproben von Neuem (Öztaler Gletscherbahnen 1967, Ski-Welt Brixen 1986-1987, Festerkogelbahn 1989-

²⁹⁶ Kos 1995, S. 70.

²⁹⁷ Kos 1995, S. 70.

²⁹⁸ Kos 1995, S. 70-71.

²⁹⁹ Vgl. Friedrich Achleitner: Die Ware Landschaft, Salzburg 1977, S. 64.

1990). Bei öffentlichen Bauaufgaben (Bäder, Kurzentren) und Sport-/Kulturzentren, versuchten vereinzelte Tourismusorte eine qualitative Offensive (Kongresszentrum und Felsenbad in Badgastein um 1970, Sport- und Kulturzentrum in Seefeld 1973-1975).³⁰⁰

Beim Hotelbau wird nach Kos verstärkt an das Formen- und Ausdrucksrepertoire der Alpensachlichkeit der Zwischenkriegszeit angeknüpft: „Dynamisch geschwungene Baukörper, Zitatspiel mit Turm und frechem Pultdach, klare Kanten, stolze Distanz zur Landschaft, raffinierte Wechselspiele zwischen weißen Mauern und hellen, bewusst leicht eingesetzten Holzpartien.“³⁰¹

Hans Peter Petris Hotel Windegg in Steinberg am Rofan (1988-1989)³⁰² oder Alois und Elena Neururers Alpinhotel-Ensemble in Mandarfen im Pitztal³⁰³ interpretieren einerseits Regionalität neu und bestehen andererseits auf großstädtischem Ambiente. Sie gehören zur Speerspitze einer „Revolte gegen den adaptierten Stadel.“³⁰⁴ Vergleichbar qualitätvolle Bauten werden laut Kos vom kulturellen Anspruch der Bauherren getragen: „Diese stammen immer öfter aus der ‚modern‘ sozialisierten Kinder- und Enkelgeneration der hemdsärmeligen Gründer“. Kos weiter: „In gewisser Weise lässt sich das Modell der Verfeinerung in dritter Generation, das Carl Schorske für das Wien des Fin de Siècle entwickelt hat, auf den prosperierenden Alpenraum übertragen.“ Er zeigt sich vorsichtig optimistisch und meint, dass das „bloße Weiterstricken erprobter Muster“ mental und kommerziell in Frage gestellt ist. Für Kos zeigt sich der Wille, an einstige Qualitäten im Tourismusbau wiederanzuknüpfen, im 1994 erstmals verliehenen Staatspreis für Wirtschaftsbauten (Tourismus und Architektur).³⁰⁵ Der Preis ging an das Silvrettahaus auf der Bielerhöhe (Much und Much Untertrifaller, Gerhard Hörburger, 1990-1992): Im Auftrag der die Vorarlberger Illwerke entstand ein Stützpunkt für die Belegschaft, der auch touristisch genutzt wird. Die geschwungene Südfront der Zimmer folgt dem Hangverlauf und ermöglicht einen Blick über den Silvretta Stausee. Die gerade ausgebildete Nordseite bildet ein massives Rückgrat, auf der Ostseite befindet sich ein großes Solarpaneel.³⁰⁶ Otto Kapfinger schreibt über den aus Bruchsteinsockel, weiß verputzten Hauptgeschoßen und verschalter Dachzone mit auskragendem Pultdach bestehenden Aufbau: „Die klare Morphologie nimmt Bezug auf Alpinbauten der Zwischenkriegszeit. Die Robustheit und Knappheit aller eingesetzten Mittel widerspiegelt die elementaren Verhältnisse der Hochgebirgswelt.“³⁰⁷

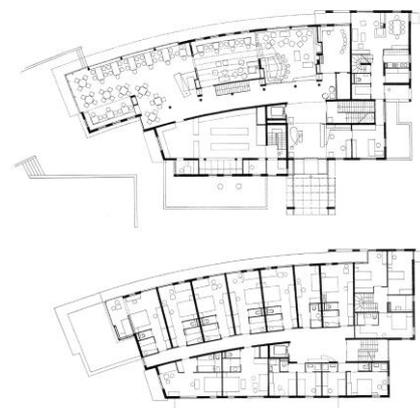


Fig. 55 und 56: Alpinhotel (1990-1992), Ansicht, Grundriss EG und 1. OG, Elena Theodoru-Neururer und Alois Neururer, Mandarfen, Tirol.

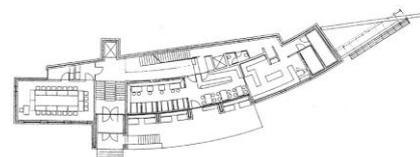


Fig. 57: Silvrettahaus (1990-1992), Gerhard Hörburger, Much und Much Untertrifaller, Eckansicht und Grundriss OG, Bielerhöhe, Tirol/Vorarlberg.

³⁰⁰ Vgl. Kos 1995, S. 71; Chramosta 1995, S. 36-37 und 44-45.

³⁰¹ Kos 1995, S. 71; vgl. Jäger 2005, S. 277-278.

³⁰² Vgl. Chramosta 1995, S. 32-33; Jäger 2005, S. 277-278.

³⁰³ Vgl. Architektur im 20. Jahrhundert. Österreich 1995, S. 284-285; Chramosta 1995, S. 24-26; Jäger 2005, S. 277-278.

³⁰⁴ Jäger 2005, S. 277.

³⁰⁵ Kos 1995, S. 71.

³⁰⁶ Vgl. Architektur im 20. Jahrhundert. Österreich 1995, S. 294-295.

³⁰⁷ Kapfinger 1999, S. 11/13.

Schlussbemerkungen, Ausblick inklusive

Schlussbemerkungen, Ausblick inklusive

In der vorliegenden Arbeit wurde die Planung von Alpenhotels an der Großglockner Hochalpenstraße untersucht, sowie ihr Stellenwert im Rahmen des Projekts zur Errichtung der Straße beschrieben. Bereits 1924, sechs Jahre vor dem Baubeginn der Großglockner Hochalpenstraße, berücksichtigte Franz Wallack in seinem „generellen Projekt“ die Errichtung von Hotels entlang der geplanten Trasse. Wallack beschreibt darin insgesamt vier Bauplätze für die Errichtung von Alpenhotels, diese sind zudem bereits in den Trassierungsplänen mit dem jeweils vorgesehenen Hotelnamen eingezeichnet. Die Auswertung der Projektunterlagen hat unter anderem geklärt, warum 1924 nur zwei Hotelbauten ausgeschrieben, in den restlichen Projektunterlagen (Technischer Bericht und Planmaterial) jedoch vier Bauplätze vorgesehen waren: Eben diese zwei Hotelanlagen sollten bereits zeitgleich mit Teilstrecken der Straße eröffnet werden.

Ergänzend zu Wallacks Vorgaben aus dem technischen Bericht liefern die Ausschreibungsunterlagen zwar hotelspezifische Informationen bezüglich Bettenzahl, Größe des Bauplatzes und Art des Untergrundes, insgesamt sind die Angaben im gesamten „generellen Projekt“ von 1924 jedoch vage: Eine der „hohen Lage der Bauten entsprechende Bauweise und eine mögliche Anpassung an den Charakter der Landschaft“ sind die einzigen angegebenen entwurfsrelevanten Spezifikationen.

1924 schlägt Wallack dem „Ausschuss zur Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße“ vor, eine Befahrung der Alpenstraßen „mit Rang und Namen“, zwecks Recherche der jeweiligen Beschaffenheit und Ausstattung zu unternehmen. Im Zuge dieser Studienreise wertet er zudem die für das Straßenprojekt zentralen Spezifikationen andernorts bereits bestehender „Alpenstraßenhotels“ aus.

In seinem „Bericht über die Studienreise 1925“ beschreibt Wallack seine Beobachtungen. Er vergleicht, wertet aus und verwendet seine Ergebnisse zur Postulierung hotelspezifischer Kriterien und für die Feinjustierung der gesamten Projektierung an. Seine neu erarbeiteten Richtlinien für die Hotelbauten sind gegenüber den Vorgaben aus 1924 materialspezifisch konkretisiert und hinsichtlich Bauweise und Ausstattung präzisiert; sie werden prägend für das folgende „generelle Projekt Teil 2“. Die Untersuchung hat den Wandel der Hotelvorgaben aufgezeigt und geklärt: Zunächst waren noch Hotelanlagen für längere Aufenthalte („Höhenluftkurort“) vorgesehen, Wallacks Studienreise führt zu einer Neuausrichtung auf Passanten-Hotels mit Schwerpunkt auf dem Restaurationsbetrieb. Wallack rechnet nun, basierend auf seinen neuen Erfahrungen, nicht mehr mit 60.000 (Stand 1924), sondern mit 24.000 jährlichen Übernachtungen. In allen Hotels wird die Bettenzahl reduziert, zugleich nimmt die Größe der zu planenden Speisesäle und Terrassen deutlich zu.

Zudem hat sich sein „Bericht über die Studienreise“ sowohl hinsichtlich Umfang als auch dank Wallacks pragmatischer Präzision als wertvolle zeitgenössische Quelle bei der Auswertung der hotelspezifischen Literatur herausgestellt. Eine Berücksichtigung seines Berichts in der künftigen hotel- und architekturenspezifischen Forschung scheint mehr als angemessen.

Wallack hat sich im Rahmen der Studienreise ein Bewusstsein für die Komplexität und die spezifischen Anforderungen der Bauaufgabe Alpenhotel erarbeitet. Seine für das „Generelle Projekt Teil 2“ von 1925 überarbeiteten Richtlinien sind als ausformuliertes Bauprogramm und durch ihren beinahe lehrbuchartigen Charakter weit besser als Grundlage (und zur Steuerung) der Hotelentwürfe geeignet, als die vagen Vorgaben von 1924. Die Erweiterung der Streckenführung um die Stichstraße zur Franz-Josefs-Höhe erhöht die Anzahl der Bauplätze von vier auf fünf. Das „Generelle Projekt Teil 2“ besteht zu einem wesentlichen Teil aus Vorgaben für die Errichtung der Hotels: Nahezu die Hälfte des technischen Berichts, sowie die zu jedem Bauplatz erstellten Lagepläne mit begleitenden Fotografien, verdeutlichen die Rolle, die die Hotelbauten im Rahmen des Straßenprojektes einnehmen.

Die Studienreise von 1925 führte hinsichtlich der Anlage der Hotels zu weitreichenden Veränderungen der Planungsgrundlagen. Diese Veränderungen gegenüber dem ersten generellen Projekt zeigen die Entwicklung einer Handschrift: Die zunächst allein regional beeinflussten, weitgehend unkonkreten, Planungsvorgaben mit Informationslücken, wachsen durch die Verarbeitung des auf der Studienreise 1925 Gesehenen, zur mustergültigen Generalplanung aus einer Hand, die über die reine Errichtung einer Straße weit hinaus geht. Wallacks umfassende Projektierung, die technische und ästhetische Aspekte aber auch Werbewirksamkeit und zukünftiges Management berücksichtigte, begründete die internationale Vorbildwirkung der Großglockner Hochalpenstraße, wie die Schweizer Sustenpass-Straße bezeugt.

Wallacks Richtlinien basieren auf Beobachtungen von Gebirgshotels, die vor 1924 entstanden waren. Wenige Jahre später, unter anderem losgetreten durch die Entwicklungen im Seilbahnbau, eroberte das Neue Bauen auch die Gebirgsregionen. Dieser neue Geist prägte auch die Hotelentwürfe, die in den Jahren nach der Fertigstellung der Straße entstanden.

Nach derzeitigem Forschungsstand entstanden mindestens neun Entwürfe für mehr als fünf verschiedene Standorte entlang der Straße, die von nicht weniger als sieben österreichischen und deutschen Architekturbüros (ab 1926 bis in die 1940er) eingereicht wurden. Allen Entwürfen gemeinsam ist der Anspruch, die österreichische Identität als Land des modernen Gebirgstourismus im Zuge des Baus der Großglockner Hochalpenstraße mit zu etablieren und zu festigen.

Plankonvolute mit Hotelentwürfen befinden sich im Archiv der GROHAG sowie im Kärntner Landesarchiv in Klagenfurt und sind bisher unbearbeitet. Ein zukünftiges Forschungsziel könnte die erstmalige Aus- und Bewertung dieses Planmaterials sowie die Erstellung eines Werkkataloges sein. Eine Beschreibung der Entwürfe und Einordnung in den architekturgeschichtlichen Kontext, die Behandlung der entwurfsspezifischen Darstellungsarten, ihrer jeweiligen modernen und traditionalistischen Aspekte, der Wandel des Tourismus und die Einflüsse des technischen Fortschritts sowie entwurfsspezifische Positionierungen zwischen malerischem Postkarten-Tourismus und propagandistischen Motiven warten auf ihre Untersuchung.

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

ABZ . Allgemeine Bauzeitung

Ausst. Kat. . Ausstellungskatalog

BdA . Baukunde des Architekten

BG . Die Baugilde

DA . Der Architekt

GGHAS . Großglockner Hochalpenstraße

GP 1924/1925 . Generelles Projekt zur Errichtung Großglockner Hochalpenstraße

GROHAG . Großglockner Hochalpenstraßen AG

HdA . Handbuch der Architektur

MB . Moderne Bauformen

SB . Schweizer Bauzeitung

SLA . Salzburger Landesarchiv

Literaturverzeichnis

Friedrich **Achleitner**: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Band 1, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Salzburg/Wien 1980.

Friedrich **Achleitner**: Großglockner Hochalpenstraße. Memorandum, in: Johannes Hörl, Dietmar Schöndorfer (Hg.): Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag, Wien/Köln/Weimer 2015, S. 176-181.

Silke **Alber**: Gio Ponti. Hotel Valmartello al Paradiso del Cevedale, Geschichte. Bestandsaufnahme. Revitalisierung, Wien, Techn. Univ., Dipl.-Arb., 2015.

Walter **Amstutz**: Neue Wege im Hotelbau. Hotel Alpina und Hotel Edelweiss, Mürren, Projekt und Bauleitung: Arnold Itten, Dipl. Architekt, Thun (= Schaubücher 9), Zürich/Leipzig 1929.

Baukunde des Architekten, bearbeitet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung und des Deutschen Baukalenders, Band 2, Teil 2, Berlin 1884.

Hans **Bernoulli**: Hotelbauten in Mürren, Berner Oberland: Architekt Arnold Itten, in: (Das) Werk, Band 15 (1928), Heft 4, S.109-112.

Walter **Chramosta**: Bauen für Gäste. Beispiele alpiner Freizeitarchitektur in Tirol, Innsbruck 1995³.

Theodor **Christomannos**: Die neue Dolomitenstraße Bozen - Cortina - Toblach und ihre Nebenlinien, Wien 1909.

John **Diethelm**: Handbuch des schweizerischen Hotelbaus, Zürich 1920.

Hermann **Gescheit** (Hg.): Neuzeitliche Hotels und Krankenhäuser. Ausgeführte Bauten und Entwürfe, Berlin-Charlottenburg 1929.

Generelles Projekt (1924) der Großglockner Hochalpenstraße von Heiligenblut nach Ferleiten, Klagenfurt, September 1924.

Generelles Projekt (1925) der Großglockner Hochalpenstraße. 2. Teil, Klagenfurt, Dezember 1925.

Eduard **Guyer**: Das Hotelwesen der Gegenwart, Zürich ¹1874, ²1885.

Kurt **Hahn**: Vom Burgenstil für Sommerhotels, in: Deutsche Bauhütte, Nr. 13 (1909), S. 204-205.

Handbuch der Architektur, 4. Teil, Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, 4. Halbband, Gebäude für Erholungs-, Beherbergungs- und Vereinszwecke, 3. Abschnitt, Hermann von der Hude, Hotels, Darmstadt ¹1885.

Handbuch der Architektur, 4. Teil, 4. Halbband, Heft 1, Hermann von der Hude, Gasthöfe höheren Ranges, Eduard Schmitt, Gasthöfe niederen Ranges, Darmstadt ²1894.

Handbuch der Architektur, 4. Teil, 4. Halbband, Heft 1, Hermann von der Hude, Gasthöfe höheren Ranges, Stuttgart ³1904.

Handbuch der Architektur, 4. Teil, 4. Halbband, Heft 1, Karl Wilhelm Just, Hotels, Restaurants, Leipzig ⁴1933.

Johannes **Hörl**, Dietmar **Schöndorfer** (Hg.): Die Großglockner Hochalpenstraße. Erbe und Auftrag, Wien/Köln/Weimer 2015.

Clemens **Hutter**, Lothar **Beckel**: Großglockner. Saumpfad, Römerweg, Hochalpenstraße, Salzburg/Wien 1988.

Caroline **Jäger**: Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Wien/Graz 2005.

Gabriele **Kaiser**, Monika **Platzer** (Hg.): Architektur in Österreich im 20. und 21. Jahrhundert, Basel 2006.

Otto **Kapfinger**: Baukunst in Vorarlberg seit 1980. Ein Führer zu 260 sehenswerten Bauten, Stuttgart 1999.

Otto **Kapfinger**: Bauen in Tirol seit 1980. Ein Führer zu 260 sehenswerten Bauten, Salzburg 2002.

Ludwig **Klasen** (Hg.): Grundriss-Vorbilder von Gasthäusern, Hotels und Restaurants (= Grundriss-Vorbilder von Gebäuden aller Art, Abtheilung II), Leipzig 1884.

Wolfgang **Kos**: Die touristische Kulturlandschaft, in: Amt der NÖ Landesregierung (Hg.): Sommerfrische. Zum kulturellen Phänomen der Erholungslandschaft (= Denkmalpflege in Niederösterreich Band 8), Wien 1991.

Wolfgang **Kos**: Die Eroberung der Landschaft. Semmering - Rax - Schneeberg, Ausst. Kat., NÖ-Landesregierung und Falter Verlag, Wien 1992.

Wolfgang **Kos**: Das Alpine schlug zurück. Kulturgeschichtliche Bemerkungen zur verschollenen Urbanität im alpinen Tourismusbau, in: Architektur im 20. Jahrhundert, Österreich, München/New York 1995, S. 66-72.

Fritz **Kunz**: Der Hotelbau von heute im In- und Ausland. Organisation, Technik und Gestaltung des modernen Hotelbaus, Stuttgart 1930.

Adolf **Opel** (Hg.): Adolf Loos. Gesammelte Schriften, Wien 2010.

Josef **Lux**: Das Hotel, ein Bauproblem, in: Der Architekt, Jg. 15 (1909), S. 17-20.

Kurt **Mair**: Die Hochstraßen der Alpen, Band 1: Die Hochstraßen Österreichs und Italiens, Band 2: Die Hochstraßen der Schweiz und Frankreichs, Berlin 1930.

Peter **Meyer**: Fremde Dienste, in: (Das Werk, Band 29 (1942), Heft 4, S. 209-227.

Thomas **Mitterecker**: Großglockner Hochalpenstraße. Ausstellungsbau im Österreichischen Ständestaat, Wien, Techn. Univ., Dipl.-Arb., 2012.

Joachim **Moroder**, Benno **Peter**: Hotelarchitektur. Bauten und Projekte für den Tourismus im alpinen Raum, 1920-1940, Innsbruck 1993.

Nikolaus **Pevsner**: A history of building types, London 1976.

August **Prokop**: Über Österreichische Alpen-Hotels mit besonderer Berücksichtigung Tirol's, Wien 1897.

Herinrich **Pudor**: Die Architektur als Landschaft, in: Der Architekt, Jg. 16 (1910), S. 81-86.

Heinrich **Pudor**: Die Sprache des Materials in der Architektur, in: Der Architekt, Jg. 16 (1910), S. 44-48.

Georg **Rigle**: Kulturschock am Lande. Tourismus und Fremdenverkehr in Österreich in den dreißiger Jahren, in: Künstlerhaus (Hg.), Kunst und Diktatur. Architektur, Bildhauerei, Malerei in Österreich, Deutschland, Italien und der Sowjetunion 1922-1956 (Ausst. Kat., Künstlerhaus, Wien 1994), Baden 1994, S. 252-259.

Georg **Rigle**: Die Großglockner Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998.

Isabelle **Rucki**: Das Hotel in den Alpen. Die Geschichte der Oberengadiner Hotelarchitektur von 1860 bis 1914, Zürich 1989.

Mario **Schwarz**, Eva **Pusch**: Architektur der Sommerfrische, St. Pölten/Wien 1995.

Franz **Servaes**: Das Kurhotel der Zukunft. Ein Bauplan von Peter Behrens, in: Der Architekt, Jg. 21 (1916/1918), S. 41-57.

Franz Wallack: Bericht über die **Studienreise 1925** des Kärntn. Landesbaurates Ing. F. Wallack. (Kurzer Bericht über die von mir in der Zeit vom 16. August bis 20. September 1925 unternommene Studienreise durch die Alpen westlich des Radstädter Tauernpasses) Herausgegeben von der Kärntner Landesregierung Klagenfurt, November 1925.

Désirée **Vasko-Juhász**: Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels, Wien 2006.

Franz **Wallack**: Das Projekt der Großglockner Hochalpenstraße, Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines, Heft 21/22, 1925.

Franz **Wallack**: Der gegenwärtige Stand des Projektes der Großglockner Hochalpenstraße, Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, Heft 49/50, 1927.

Franz **Wallack**: Die Großglockner Hochalpenstraße, in: Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich, Wels 1931, S. 308-321.

Franz **Wallack**: Über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten an der Großglockner Hochalpenstraße, Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines, Heft 19/20, 1932.

Franz **Wallack**: Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues, Wien ¹1949, ²1960.

Maria **Wenzel**: Palasthotels in Deutschland. Untersuchungen zu einer Bauaufgabe im 19. und frühen 20. Jahrhundert (= Studien zur Kunstgeschichte, Band 64), Hildesheim/Zürich/New York 1991.

Max **Wöhler**: Gasthäuser und Hotels, Band 1: Die Bestandteile und die Einrichtung des Gasthauses, Band 2: Die verschiedenen Arten von Gasthäusern, Leipzig 1911.

Aufsätze in Periodika ohne Autorenangabe

ABZ 1836

Bemerkungen über die in neuerer Zeit hergestellten Straßen über das Stifiser-Joch, den Splügen und längs dem ganzen östlichen Ufer des Comer-Sees, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 1 (1836), S. 203-211.

ABZ 1843, S. 353-354

Gebirgshäuser in der Schweiz, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 8 (1843), S. 353-354 und Blatt 561-563.

ABZ 1843, S. 367-374

Die Straße über das Stifserjoch, beschrieben nach des Ingenieurs J. Donegani Guida allo Stilvio, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 8 (1843), S. 367-374 und Blatt 565.

ABZ 1845

Uebersicht der Straßenbauten in Oesterreich, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 10 (1845), S. 413-416.

ABZ 1858

Betrachtungen über die Unterhaltung beschotterter Straßen, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 23 (1858), S. 19 bis 59.

ABZ 1862

Ueber die Durchbohrung des Mont-Cenis, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 27 (1862), S. 223-237 und 507-508.

ABZ 1864

Der comprimirt Asphalt zum Straßenbau, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 29 (1864), S. 341-342.

ABZ 1892

Die Hotel-Anlagen in Abbazia, Franz Wilhelm, in: Allgemeine Bauzeitung, Jg. 57 (1892), S. 22-23 und 28-32 sowie Tafel 13-25.

BG 1938

Umbau des Franz-Josef-Haus, in: Die Baugilde, Nr. 28 (1938), S. 959-962.

DA 1899

Hotel Post-Villa auf dem Semmering von den k. k. Bauräthen Fellner und Helmer, in: Der Architekt, Jg. 5 (1899), S. 46 sowie Tafel 79 und Tafel 81.

DA 1916

Alfred Kellers Hotelprojekte für Dalmatien, in: Der Architekt, Jg. 21 (1916/1918), S. 59-64.

MB 1937

Das Franz-Josef-Haus am Großglockner, in: Moderne Bauformen, Jg. 36 (1937), S. 241-244.

SB 1898

Moderne Anforderungen an Hotelbauten, in: Schweizer Bauzeitung, Nr. 31/32 (1898), S. 127.

Archive

Archiv der Großglockner Hochalpenstraßen AG, Salzburg
Salzburger Landesarchiv, Salzburg
Universitätsarchiv der Technischen Universität Wien, Wien

Datenbanken

Architekturzentrum Wien, Architektenlexikon (abrufbar über:
<http://www.architektenlexikon.at/>)
Architekturzentrum Wien, Baudatenbank (abrufbar über: <http://azw.nextroom.at/>)
ETH Bibliothek, SEALS (abrufbar über: <http://retro.seals.ch/>)
nextroom (abrufbar über: <http://www.nextroom.at/>)
Österreichische Nationalbibliothek, ANNO (abrufbar über: <http://anno.onb.ac.at/>)

Abbildungsnachweis

Abb. 1: Hutter/Beckel 1998, S. 47.

Abb. 2: Wallack ²1960, S. 11.

Abb. 3-5: SLA, GP 1924, Nachlass Franz Wallack.

Abb. 6-12: SLA, GP 1925, Nachlass Franz Wallack.

Abb. 13: Hutter/Beckel 1998, S. 54.

Fig. 1: Rucki 1989, S. 26.

Fig. 2: Kos 1995, S. 68.

Fig. 3: Prokop 1897, Blatt 3.

Fig. 4: <http://static3.akpool.de/images/cards/45/454651.jpg>, Zugriff am 06.01.2016.

Fig. 5: <http://www.sommerfrischekunst.de/wordpress/wp-content/uploads/2014/04/Alte-Ansicht-Bad-Gastein-um-1900.jpg>, Zugriff am 06.01.2016.

Fig. 6: Prokop 1897, S. 11.

Fig. 7: Prokop 1897, S. 12.

Fig. 8: Prokop 1897, S. 23.

Fig. 9: Prokop 1897, S. 25.

Fig. 10: Prokop 1897, S. 28.

Fig. 11: Hörl/Schöndorfer 2015, S. 76.

Fig. 12-18: SLA, GP 1924, Nachlass Franz Wallack.

Fig. 19-25: SLA, Nachlass Franz Wallack.

Fig. 26: Prokop 1897, S. 16.

Fig. 27: Prokop 1897, S. 16.

Fig. 28: Prokop 1897, Blatt 19.

Fig. 29: Prokop 1897, Blatt 9.

Fig. 30: Prokop 1897, S. 22.

Fig. 31-37: SLA, Nachlass Franz Wallack.

Fig. 38-40: SLA, GP 1925, Nachlass Franz Wallack.

Fig. 41: Amstutz 1929, S. 17.

Fig. 42: Kunz 1930, S. 78.

Fig. 43: Mayr-Fingerle 1989, S. 10.

Fig. 44: Mayr-Fingerle 1989, S. 33.

Fig. 45: Chramosta 1995, S. 53.

Fig. 46: Moroder/Peter 1993, S. 167.

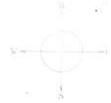
Fig. 47-54: Archiv der GROHAG.

Fig. 55-56: Architektur im 20. Jahrhundert. Österreich, S. 285.

Fig. 57: Kapfinger 1999, S. 11/13.



Abb. 2: "Die große Verkehrslücke zwischen Brennerpaß und Radstädter Tauernpass und die Möglichkeiten ihrer Unterteilung."



Übersichtsplan

1:12,500.

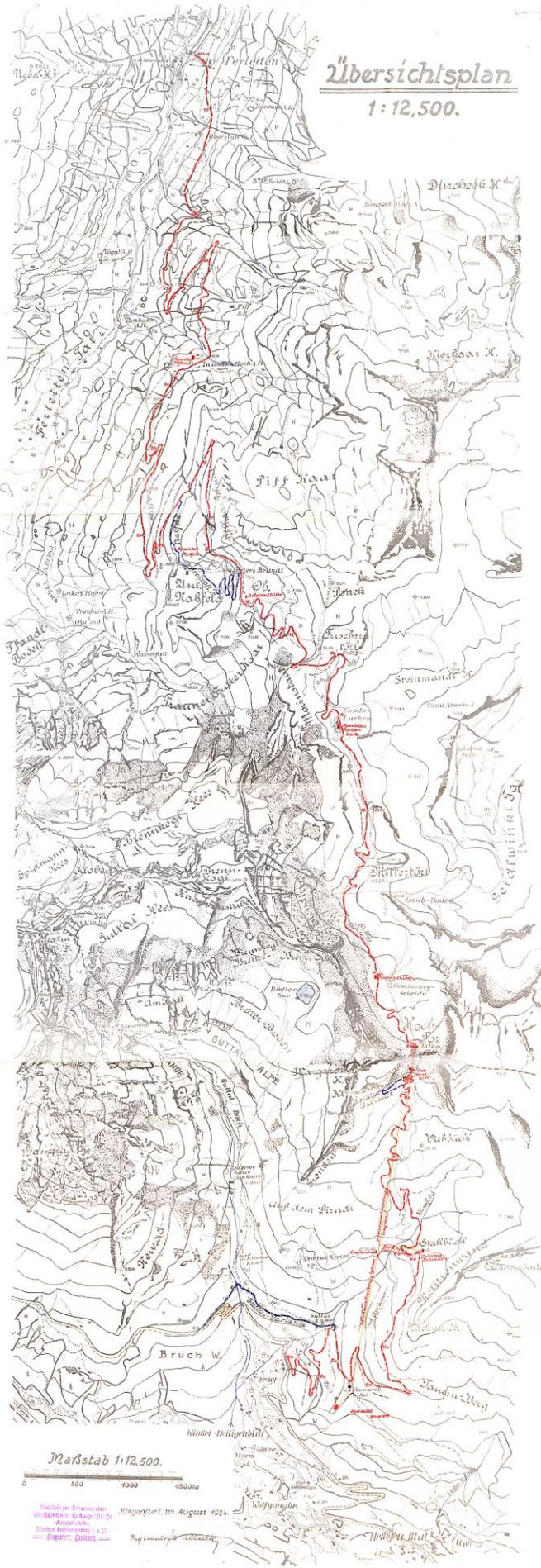


Abb. 4: Übersichtsplan, 1:12.500.



Abb. 6: Übersichtsplan der Abzweigung Kasereck – Franz-Josefshöhe, 1:12.500.

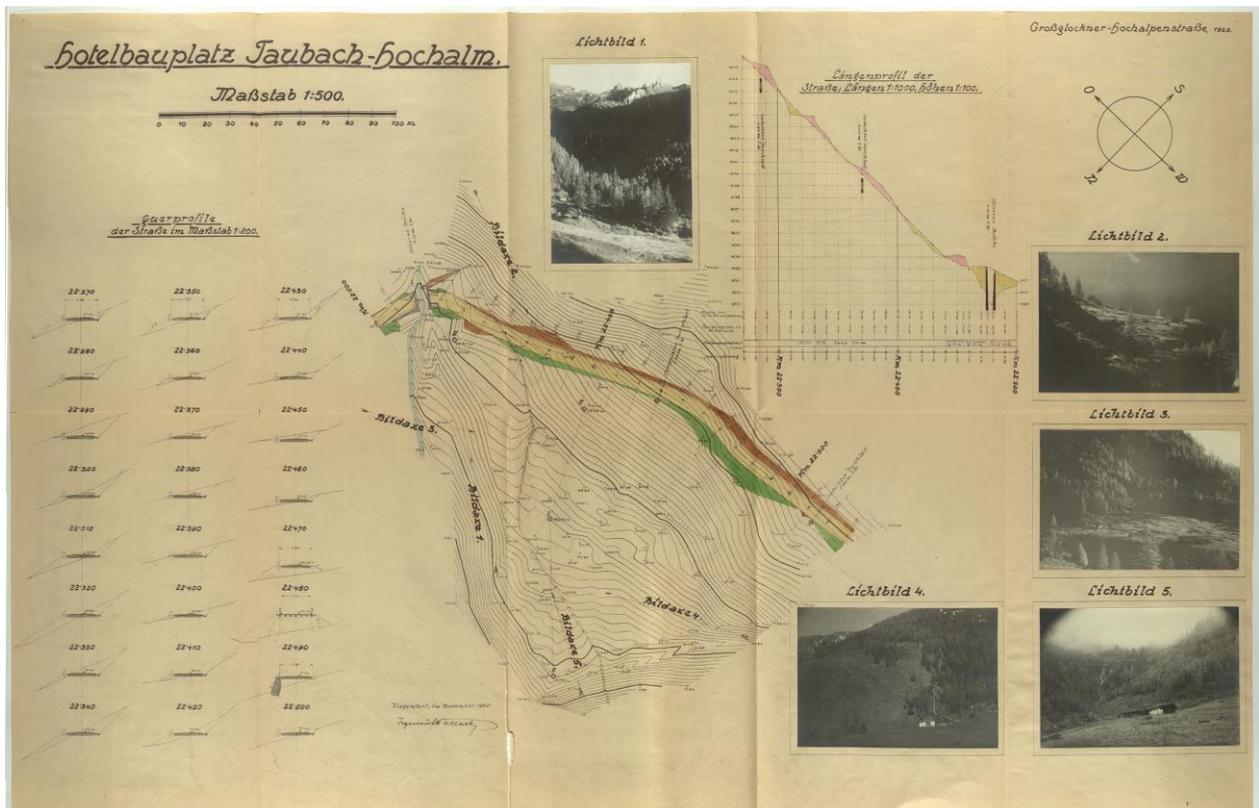


Abb. 7: Hotelbauplatz Taubach-Hochalm, 1:500.

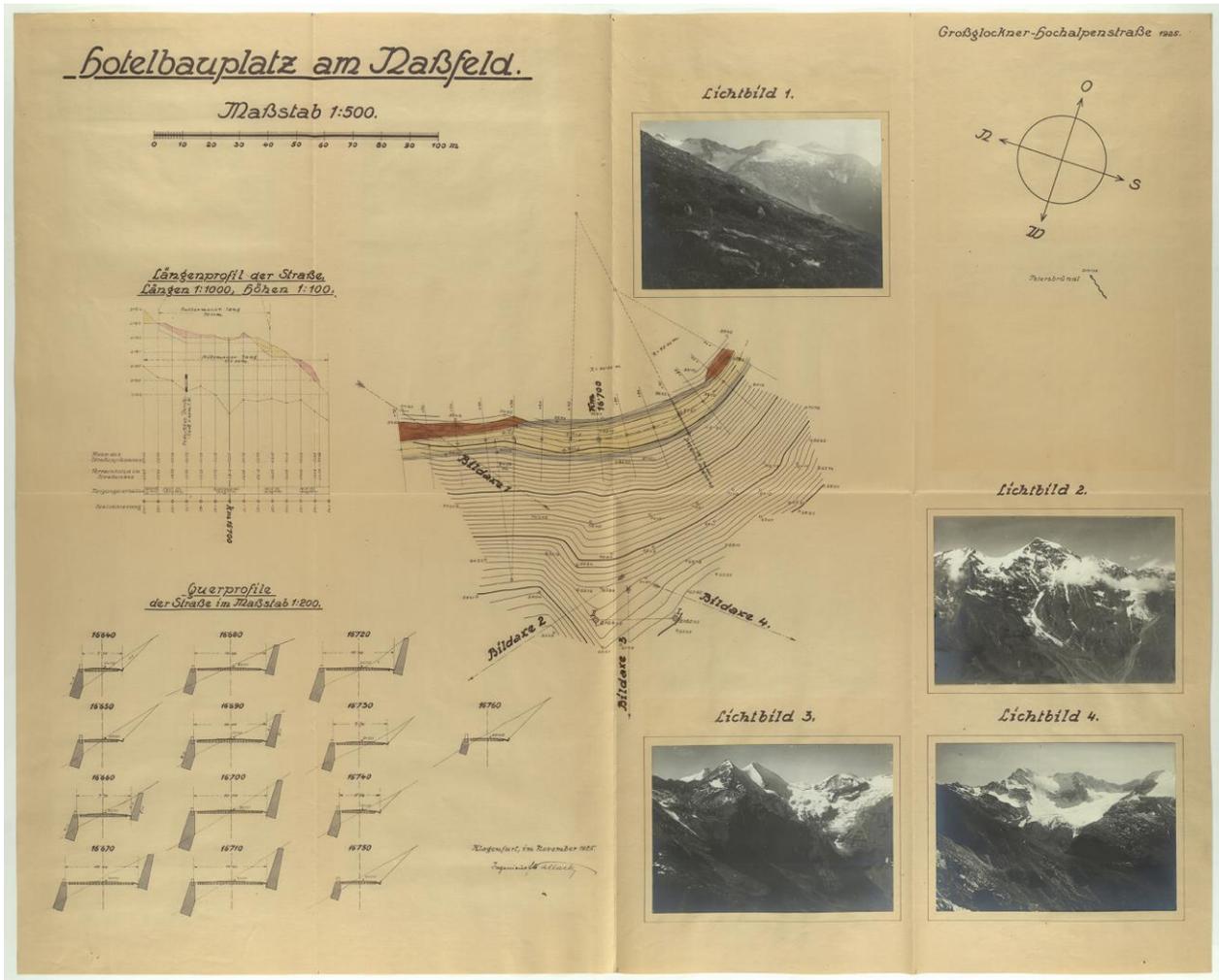


Abb. 8: Hotelbauplatz am Nassfeld, 1:500.

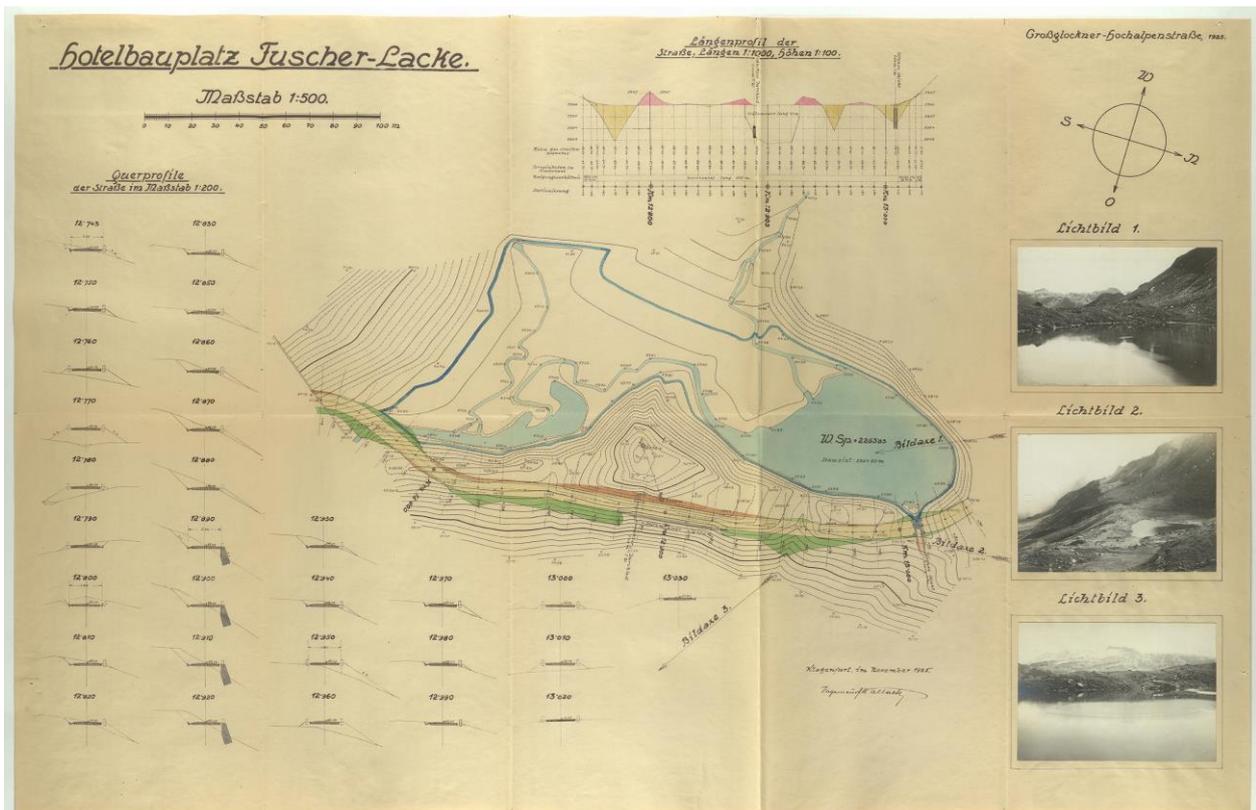


Abb. 9: Hotelbauplatz Fuscher-Lacke, 1:500.

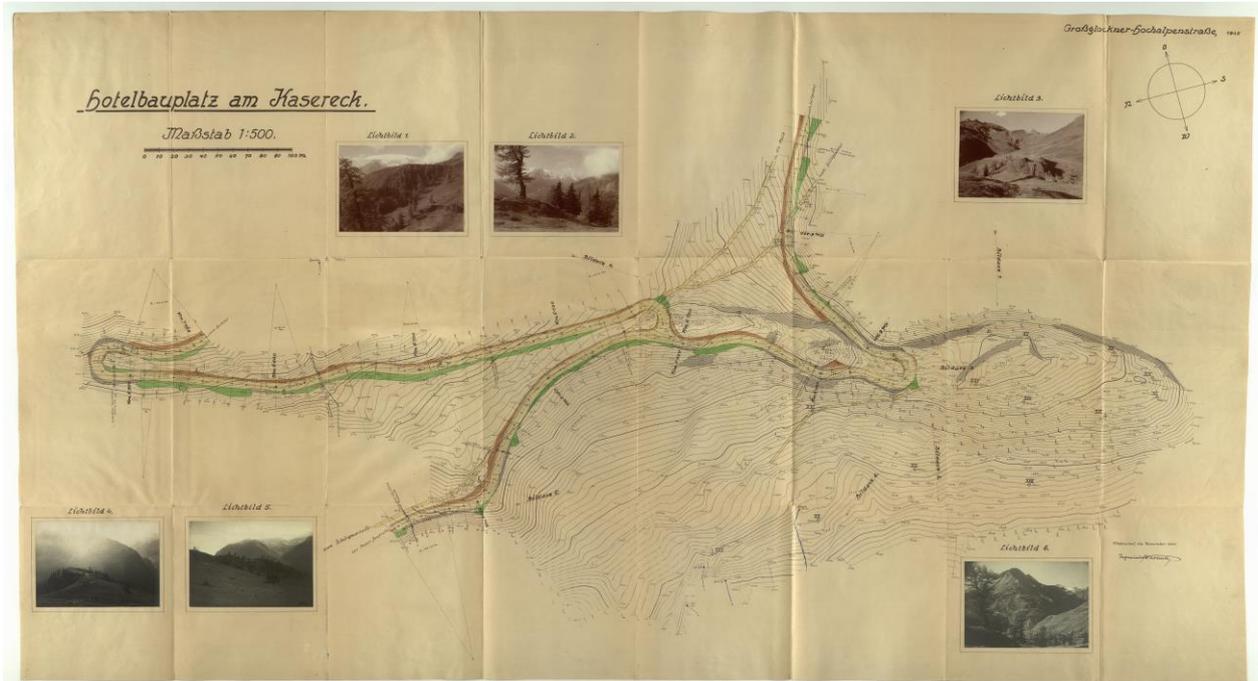


Abb. 10: Hotelbauplatz am Kasereck, 1:500.

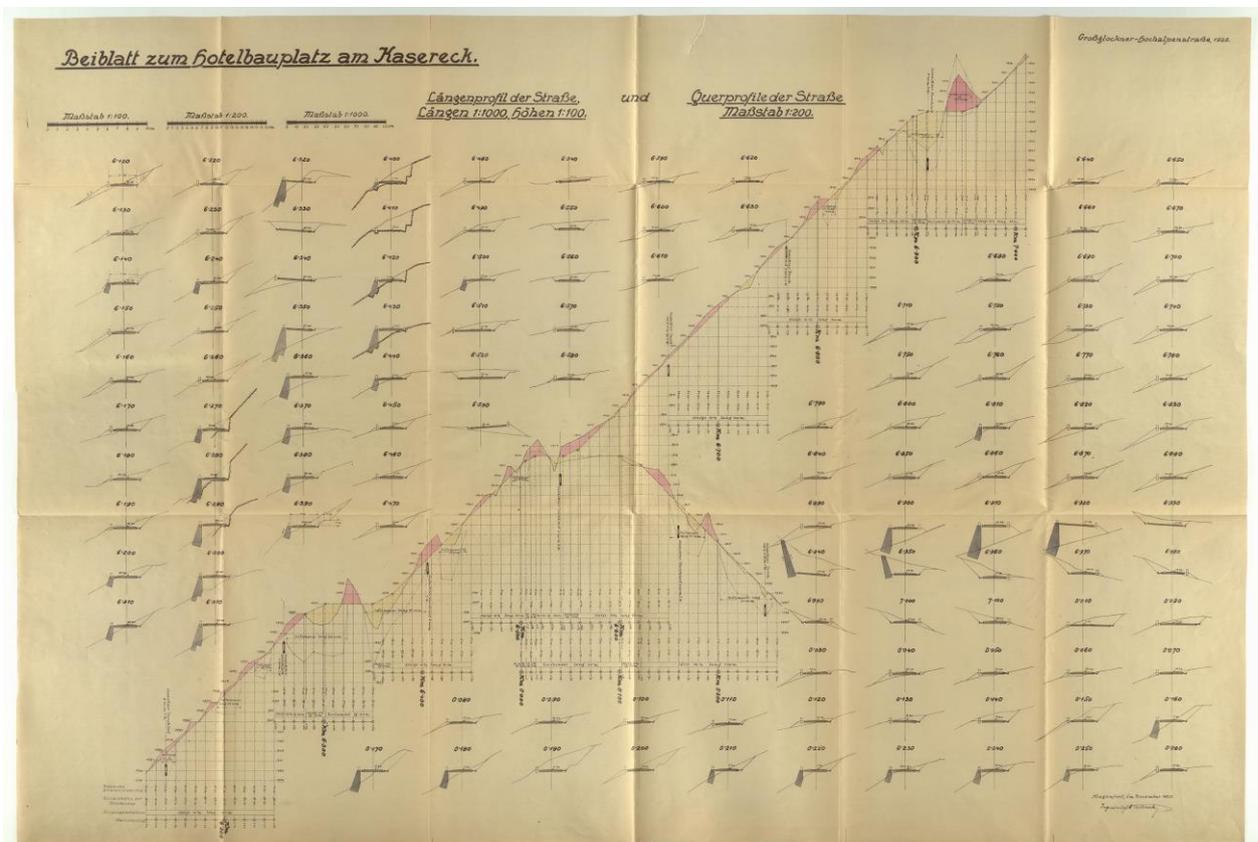


Abb. 11: Beiblatt zum Hotelbauplatz am Kasereck, 1:500.

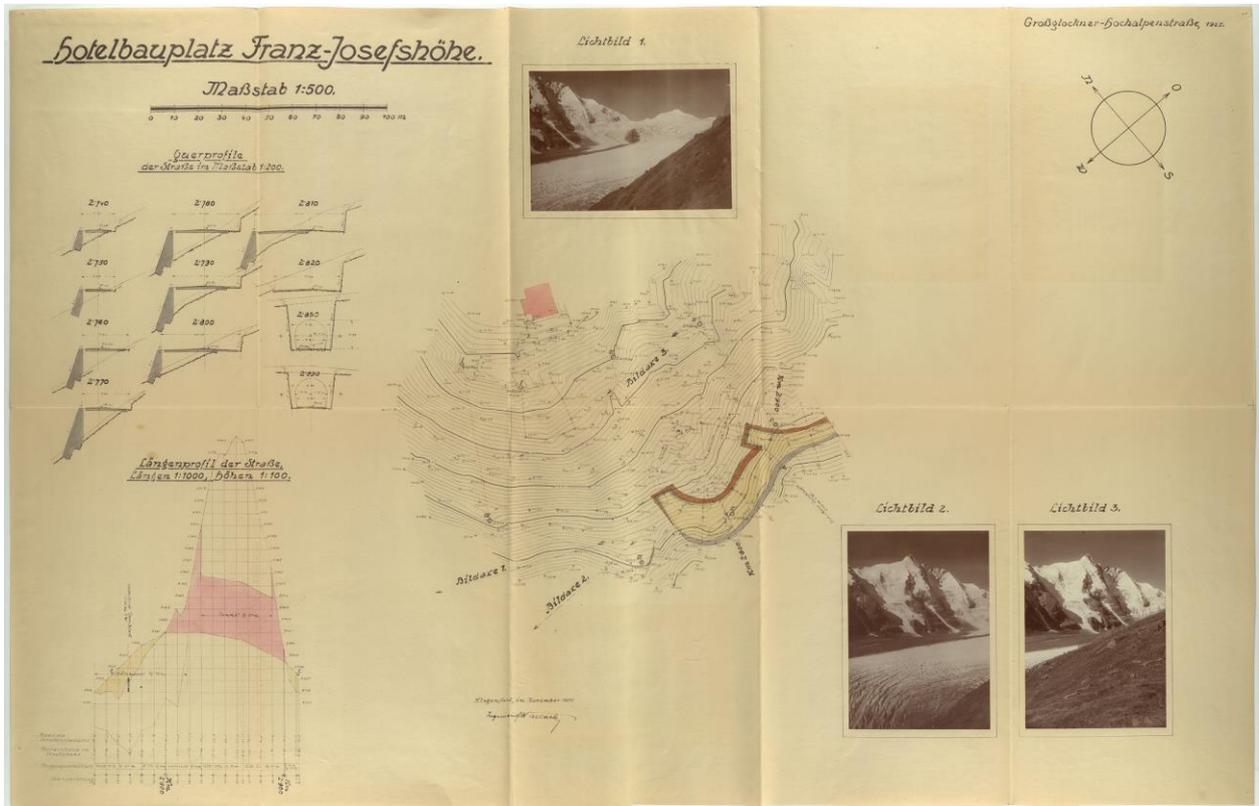


Abb. 12: Hotelbauplatz Franz-Josefshöhe, 1:500.

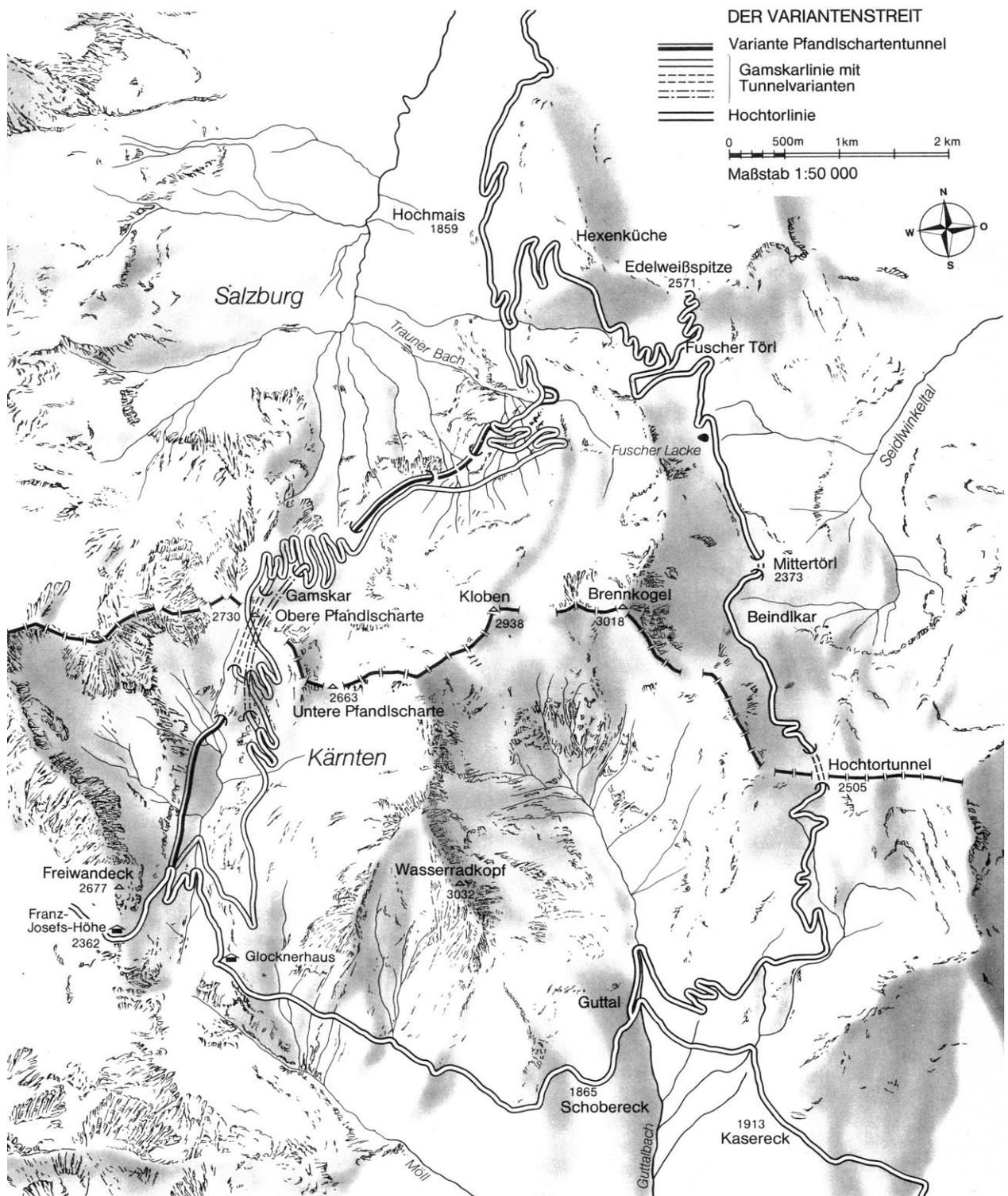


Abb. 13: Karte der Varianten Pfandschartentunnel und Hochtortlinie.