universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Über österreichische Alpen-Hotels mit besonderer Berücksichtigung Tirol's

Prokop, August

Wien, 1897

urn:nbn:at:at-ubi:2-8074

ulb.
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol
Hauptbibliothek
20329

ÜBER

ÖSTERREICHISCHE

ALPEN-HOTELS

MIT

BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG TIROL'S.

HERAUSGEGEBEN VON ARCHITEKT

AUGUST PROKOP

O. Ö. PROFESSOR DER K. K. TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN WIEN.

MIT 24 TAFELN (LANDSCHAFTSBILDER, ZUMEIST NACH ORIGINALAUFNAHMEN DES K. K. HOF-PHOTOGRAPHEN B. JOHANNES IN MERAN, WÜRTHLE & SOHN IN SALZBURG ETC.) UND 76 IN DEN TEXT GEDRUCKTEN ILLUSTRATIONEN.

WIEN 1897.

SELBSTVERLAG DES VERFASSERS.

IM COMMISSIONSVERLAG VON SPIELHAGEN & SCHURICH.

I., KUMPFGASSE 7.

20/6/97

[20329.]

ÜBER

ÖSTERREICHISCHE

ALPEN-HOTELS

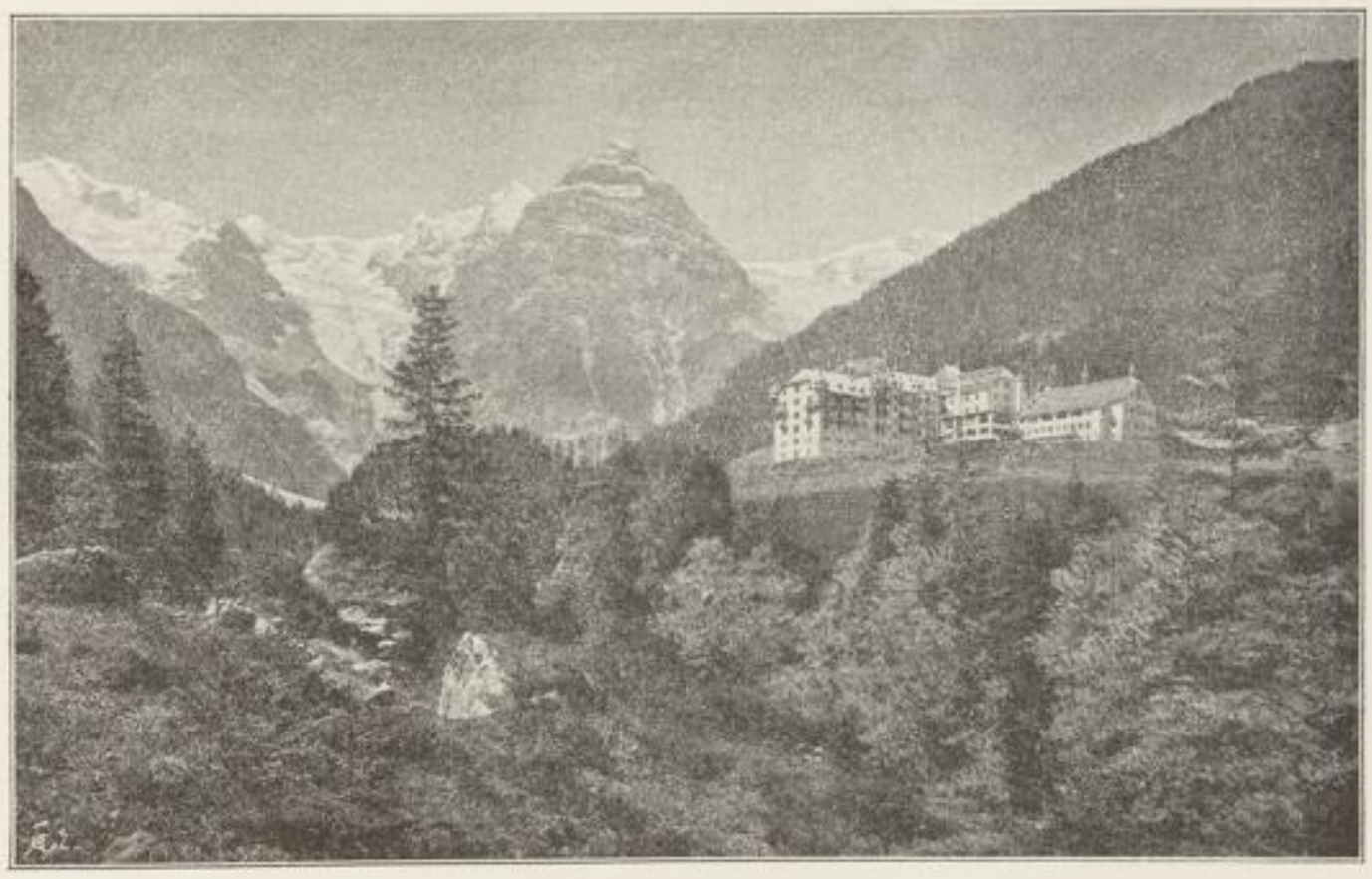
MIT

BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG TIROL'S.

HERAUSGEGEBEN VON ARCHITEKT

AUGUST PROKOP

O. Ö. PROFESSOR DER K. K. TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN WIEN.



MIT 24 TAFELN (LANDSCHAFTSBILDER, ZUMEIST NACH ORIGINALAUFNAHMEN DES K. K. HOF-PHOTOGRAPHEN B. JOHANNES IN MERAN, WÜRTHLE & SOHN IN SALZBURG ETC.)
UND 76 IN DEN TEXT GEDRUCKTEN ILLUSTRATIONEN.

WIEN 1897.

SELBSTVERLAG DES VERFASSERS.

IM COMMISSIONSVERLAG VON SPIELHAGEN & SCHURICH,

I., KUMPFGASSE 7.

ULB Tirol

+C21848680X

(20329)

ulb.
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK
INNSBRUCK

20/1 20. Gaserer = 7 K ausgeb.

25/I 920.

VORWORT.

Es hält schwer, eine Vorrede für ein Buch zu schreiben, welches eigentlich nicht geplant war und dessen Erscheinen daher fast dem Zufalle zu danken ist. Wie so häufig von manchem Vereine ersucht, in der vergangenen Saison Vorträge zu halten, sprach ich anfang dieses Jahres im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine über den Bau österreichischer Alpen-Hôtels, die mir durch wiederholten Ferienaufenthalt, besonders in Tirol, schon vom Baue her näher bekannt waren.

Zur Belebung und Illustration des Vortrag-Themas standen mir zahlreiche Baupläne und eine Fülle von Bildern der grossartigsten Alpenlandschaften zur Verfügung, welches Materiale, in Verbindung mit dem Besprochenen, so viel Interesse erregte, dass ich den Vortrag variirt im Club österreichischer Eisenbahnbeamter wiederholte und in verschiedenen Alpen- und Touristen-Vereinen wiederholen sollte; von verschiedener Seite wurde ich auch angegangen, ein so reiches, wie ausgestellt gewesenes Materiale doch zusammenzuhalten und auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

So erschien denn der Vortrag im „Bautechniker" und erscheint nun über weiteres Ansuchen auch in Buchform, obwohl, der grossen Kosten wegen, nicht Alles ursprünglich Gebotene auch wirklich gebracht werden konnte.

Wie der Zweck des Vortrages, so ist es auch der des Buches: auf die volkswirthschaftliche Bedeutung und Wichtigkeit der Errichtung entsprechender, in wohl gewählter Lage postirter Alpen-Hôtels hinzuweisen und auf die Erbauung solcher möglichst hinzuwirken.

Dank der Einsicht und den Bemühungen einzelner Persönlichkeiten, der Rührigkeit alpiner Vereine und der Unterstützung einzelner Behörden geschieht nun endlich auch in Oesterreich behufs Hebung des Fremdenverkehres immer mehr und mehr und daher finden denn auch unsere Alpen immer grössere Beachtung und Werthschätzung.

Nicht wenig haben hiezu auch beigetragen die in der ganzen Welt gewürdigten grossartigen Aufnahmen des Photographen Johannes, das Prachtwerk Theodor Wundt's: „Wanderungen in den Ampezzoner Dolomiten", die reich illustrirten Städtebilder und Landschaften aus aller Welt von Geuter (Mareis in Linz), die hübschen „Illustrirten Führer der k. k. Staatsbahnen", sowie die nach Tausenden zählenden Amateurphotographien.

Sehr verdienstlich ist auch das vom „Landesverbande für Fremdenverkehr in Tirol" herausgegebene Büchlein: „Almanach der Bäder, Sommerfrischen und Curorte Tirols" mit 50 reizenden Skizzen von Wilhelm Humer. Allen diesen Bestrebungen soll sich auch das vorliegende Buch anschliessen, welches nicht nur manchen Techniker interessieren und verschiedenen Alpen- und Touristenvereinen nicht unwillkommen sein dürfte, sondern vornehmlich auch Reisenden der vielen Pläne wegen hin und wieder zur theilweisen Orientirung dienen kann und wegen der zahreichen und hübschen Landschaftsbilder gewiss auch gerne als bleibende Erinnerung mit nach Hause genommen werden wird.

Schliesslich erübrigt mir noch: Sr. Excellenz dem österreichischen Eisenbahnminister Feldmarschall-Lieutenant Ritter von Guttenberg, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dem Dr. Theodor Christomannos und der Baufirma Musch & Lun in Meran, den Architekten Fellner und Helmer und dem Architekten Klasen in Wien, dem k. k. Bezirks-Ingenieur Nic. Gassner in Zell, Herrn Anton Schrott auf Freudenstein, vor Allem aber dem k. k. Hof-Photographen B. Johannes in Meran, dann auch der Firma Würthle & Sohn in Salzburg etc. für die freundlichen Unterstützungen besten Dank zu sagen.

Wien, am 1. Juni 1897.

August Prokop.

INHALT.

	Seite
I. Südbahn-Hôtels ausserhalb Tirols	1
II. Das ungarische Seebad Crkveniza, der Concurrenzort Abbazias	5
III. Die neuen Hôtels an der Schneebergbahn	12
IV. Die Hôtelanlagen Tirols	13

VERZEICHNIS DER 24 TAFELN.

1. Totalansicht der Semmering-Hôtels / Ansicht des Hôtels »Stefanie« in Abbazia.
2. Totalansicht von Abbazia. / Ansicht des Hôtels »Quarnero« in Abbazia.
3. Totalansicht des Dolomitenhôtels »Toblach«. / *Ansicht von Zell am See.
4.* Kesselfall-Alpenhaus im Kaprunerthale.
5.* Saalinneres des Kesselfall-Alpenhauses.
6.* Partie aus dem Kaprunerthale.
7.* Der Moserboden im Kaprunerthale.
8.* Das Wisbachhorn (Kaprunerthal.)
9 ‡ Hôtel »Penegal« am Mendelpasse.
10 † Der Ortler mit dem Suldengletscher.
11.† Die Schaubachhütte mit Königsspitze und Suldengletscher.
12.† Das Königsjoch mit Suldengletscher.
13.† Die Königsspitze von dem Eissee-Passe aus.
14.† Der Ortlergipfel oberhalb Tschierfeck.
15.† Der Ortler von der Trafoiseite.
16.† Trafoi gegen die Gletscher hin.
17.† Die Payerhütte mit dem Ortlergipfel.
18. Hôtel »Trafoi« / Hôtel »Karersee« } nach Originalzeichnungen von Toni Grubhofer
19. Hôtel »Karersee«. / Karersee mit Latemar; nach Originalzeichnung von Tony Grubhofer.
20 † Die Rosengartengruppe vom Schlern aus.
21.† Furchetta-Pass Rigais, Odla, Fermeda, Campanile di Fermeda (Vilnöss.)
22.† Die Thürme, von Vajolett vom Laurinspasse her.
23.† Fermedathurm und Odla, von Vilnöss her.
24. Curhôtel in Crkveniza.

*) Nach Originalaufnahmen von F. Würthle & Sohn in Salzburg.
†) Nach Originalaufnahmen des k. k. Hofphotographen B. Johannes in Meran.
‡) Nach der Originalaufnahme von F. Gugler in Bozen.

1. Die Südbahn-Hôtels ausserhalb Tirols.

Bei der bedeutenden Ausdehnung der österreichischen Alpenländer einerseits und der für diese Länder in volkswirthschaftlicher 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 Fremdenverkehres, also auch bezüglich der Errichtung von entsprechenden Alpenhôtels in günstigen Lagen und mit modernen Einrichtungen, geschehen.

Die österreichischen Alpenländer bieten eine reiche Fülle und eine höchst mannigfache Abwechslung, nicht nur an prächtigen wald- und mattengeschmückten Thälern, 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.

Die österreichischen Alpenländer, besonders das Land Tirol, können sich, was Naturschönheiten anbelangt, getrost mit der Schweiz messen, ja bieten sogar eine weit grössere Abwechslung als jene der Schweiz, wo der, im wohlverstandenen Interesse allseitig gepflegte und daher auch stetig anwachsende Fremdenstrom eine nie versiegende und reichlichst fliessende Geldquelle für das Land geworden ist. Freilich war die Schweiz von Natur aus in Folge der geographischen Lage und besonders durch eine grössere Zahl, von jeher stark benützter, insbesondere von Nord nach Süd führender Alpenpässe begünstigt; heute zählt die Schweiz circa ein Dutzend 2000 bis 2500 m hoch gelegener Gebirgsjoche, über welche statt der alten Saumpfade seit dem vorigen und dem jetzigen Jahrhunderte stattliche Kunststrassen führen, welche den Fremdenverkehr stark gefördert haben und von diesen Hauptlinien nach den Querthälern vertheilten*); heute ist mancher dieser prachtvollen Strassenwege durch den Bau kunstvoll geführter Bahnen wieder brachgelegt.

Die in der Schweiz immer weiter gehende Entwicklung der Verkehrsmittel und die stete Bedachtnahme auf die Bequemlichkeit der Reisenden, das Aufschliessen des Hochgebirges mit seiner gewaltigen Gletscherwelt für die Touristik, die Schaffung angenehmer, hochgelegener Sommerfrischen für die luft- und ruhebedürftigen Städter, die Errichtung zahlreicher, windgeschützter Luftcurorte und Heilstätten für Kranke, — also überall: das Vorhandensein vorzüglicher Hôtels, hat in der Schweiz einen Fremdenzuzug in einzig dastehender Weise hervorgerufen.

Die Schweiz wird von den Fremden förmlich breitgetreten, die Jahr aus, Jahr ein im Lande Millionen und Millionen belassen.

An Stelle höchst einfacher Gasthöfe, ehemaliger Block- und bescheidener Riegelbauten oder primitiver Steinhäuser entstanden allenthalben im Lande, selbst in den höchsten Theilen des Alpengebietes, oft an schier unzugänglich scheinenden Punkten, grossartige, vorzüglich eingerichtete und gut geführte Hôtels, zu welchen gute Strassen oder besondere Local- und Specialbahnen aller Art hinaufführen und welche Hôtels selbst den Anforderungen der anspruchvollsten und verwöhntesten Gäste Genüge leisten können.

Nicht immer fügen sich diese heute bereits ein enges Netz über die ganze Schweiz bildenden Riesenhôtels passend in das landschaftliche Bild hinein; oft genug stört ein solches schüttkastenartiges Ungeheuer die landschaftlichen Reize; umgekehrt aber präsentiren sich selbst grösste Hôtels 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 Gesammtrahmen der Umgebung ein.

Obwohl ihre Zahl heute schon Legion ist, entstehen noch immer neue Hôtels in luftigen und aussichtsreichen Höhen *).

Fast ein Säculum dauert schon dieser Fremdenzuzug und Fremdencult in der Schweiz an, der freilich etwas einseitig gerathen 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 corrigiren gesucht.

Dieser jährliche, immense Massenbesuch der Schweiz soll es freilich dahin gebracht haben, dass dort, wie es heisst, der grösste Verbrauch an künstlichen Kaffeebohnen stattfindet, dass dieses Land die grösste Einfuhr an Margarinbutter hat, dass dort zumeist gebleichter Syrup als Honig und ungemein viel Kunstwein genossen wird.

Gewiss ist es aber auch, dass kaum in einem zweiten Lande dem Fremden so viel und so Vorzügliches zu nicht zu hohem Preise geboten wird, wie gerade in der Schweiz. Werfen wir dagegen einen Blick nach Oesterreich, so finden wir, dass der grosse Schatz unserer Alpenwelt die längste Zeit gar keine Beachtung fand und noch heute sehr vernachlässigt, ja grossentheils unbehoben daliegt.

Die österreichischen Alpen können freilich lange nicht so zahlreiche und berühmte alte Passwege aufzählen, wie die Schweiz **)

*) Z. B. Brünigpass (1035 m), Simplonstrasse (2022 m, 1801 gebaut), Bernhardinerpass (2063 m), Splügen (2117 m, schon unter den Römern ein stark benützter Uebergang, 1818 von Oesterreich zu einer Kunststrasse umgebaut), St. Gotthard (2144 m), Julien (2287 m); besonders im Mittelalter stark begangen, seit 1825 Kunststrasse), Bernina (2336 m), Fuskapass (2436 m), in den 60er-Jahren als Kunststrasse gebaut), der grosse Bernhard (2472 m) etc.

*) Z. B. Giesbach (716 m), Chamonix (1054 m), Grindelwald (1057m) Tarasp (1180 m), Bad Leuk (1415 m), Andermatt (1444 m), Davos (1557 m), Rigi Staffel (1601 m), Hôtelcolonie Zermatt (1620 m), Samaden (1707 m), Rigi Kulm (1751 m), Rhônegletscher (1753 m), Pontresina (1802 m), Maloja (1811 m), Bad St. Moritz (1856 m), Pilatus (2133 m), Jungfrau am Agishorn (2193 m), Riffelhaus (2560 m) etc.

**) Einige dieser Pässe sind: Klammpass bei Lend (755 m), Semmering (980 m), Finstermünz (1106 m), St. Anton (1303 m), Mendelpass (1354 m, Kunststrasse erst seit wenigen Jahren), Reschenscheideck (1494 m), Rollepass (1956 m), Stilfserjoch (2757 m, der höchste Strassenübergang in Europa, erst 1820—25 von Oesterreich gebaut).

und entbehrten auch viel zu lange der, ihre reizenden Thäler mit der Welt in Verbindung setzenden Bahnen und selbst nach deren Herstellung des hiefür auch nöthigen schnellsten und bequemsten Bahnverkehres.

Wohl wurde die Südbahn zeitlich genug über unsere Alpen geführt, aber erst der Bau der Elisabeth-, der Rudolphs- und Gisela-bahn und insbesondere erst die Brenner- und die Pusterthalbahn etc. ermöglichten in der Folge einen zahlreicheren Besuch der einzelnen Thäler Steiermarks, Salzburgs und Tirols; denn nur sehr wenige Gegenden Oesterreichs erfreuten sich schon früher einer grösseren Aufmerksamkeit; vor Allem war es das Salzkammergut, wo durch den beständigen Aufenthalt des österreichischen Hofes, besonders in Ischl und zeitweilig in Gastein, ebenso wie in dem anstossenden Theile von Steiermark, viele Fremde angezogen worden waren; an der Elisabeth- und Südbahnstrecke bildeten sich beliebte Sommerfrischen der Wiener heraus*), die prächtigen und warmen Kärntnerseen zogen viele Besucher heran und bildete der Wörthersee mit dem Etablissement Wahliss bald den Glanzpunkt derselben; in Tirol war es der nächst Jenbach gelegene Achensee, wo die bekannte Sängerfamilie Rainer das Seehof-Hôtel begründet hatte.

Im Laufe der letzten 25 und 30 Jahre ist sodann durch die zahlreicher entstandenen Alpen- und Touristenvereine die Alpenwelt Oesterreichs mit all ihren Vorzügen und Herrlichkeiten, wenigstens für diese Kreise erschlossen und in weiterem Umfange bekannt geworden, durch bestens ausgesuchte und angelegte Touristenwege, durch Errichtung zahlloser Schutzhütten, wohl ausgerüsteter Unterkunftshäuser an günstigen Punkten wurden immer mehr Personen in die Höhen hinaufgelockt, um die Grossartigkeit und Schönheit der österreichischen Alpen zu geniessen und so wurde im Laufe der Zeit ein touristischer Grossverkehr hervorgerufen.

Oesterreich stellt seitdem ein starkes Contingent auf dem Gebiete der Touristik und auch der Hochtouristik; verwunderlich genug muss es daher erscheinen, dass die Oesterreicher in den westlicheren Sommerfrischen, Bädern etc. und insbesondere in Südtirol so sporadisch auftreten, wo tausende von Süd- und Norddeutschen sich herumtummeln und kaum 10‰ Oesterreicher zu finden sind.

Aber Hôtels, 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 Hôtels trugen den Charakter vornehmer, wohl ausgestatteter Hôtels an sich; mit diesen erst wurde das elegante Stadthôtel auf die Bergeshöhen erpflanzt.

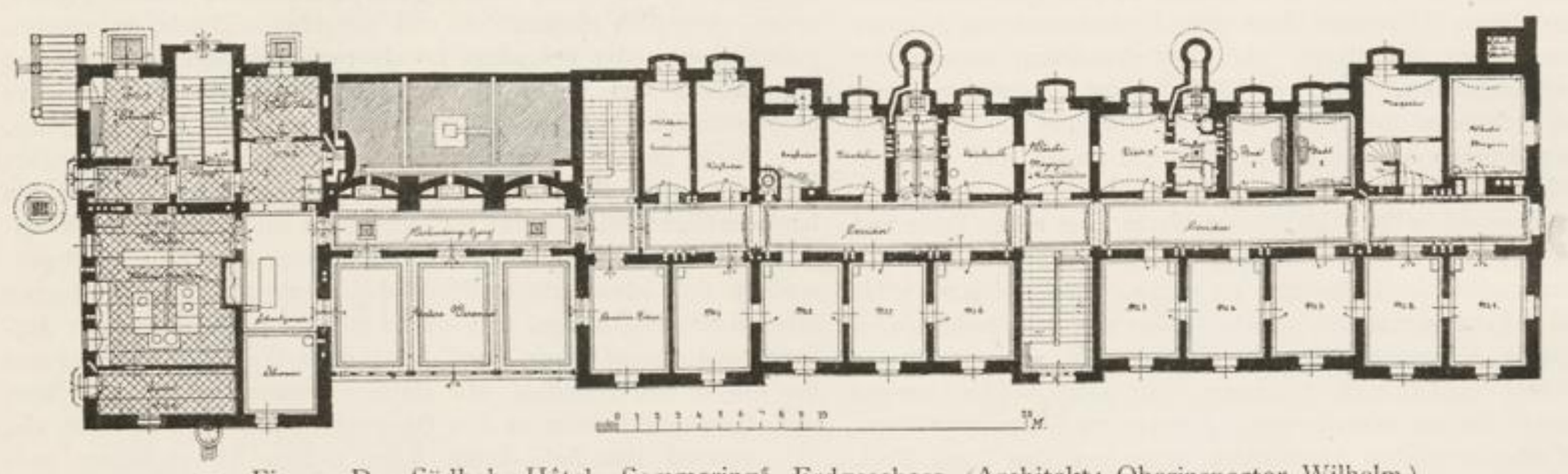


Fig. 1. Das Südbahn-Hôtel „Semmering". Erdgeschoss. (Architekt: Oberinspector Wilhelm.)

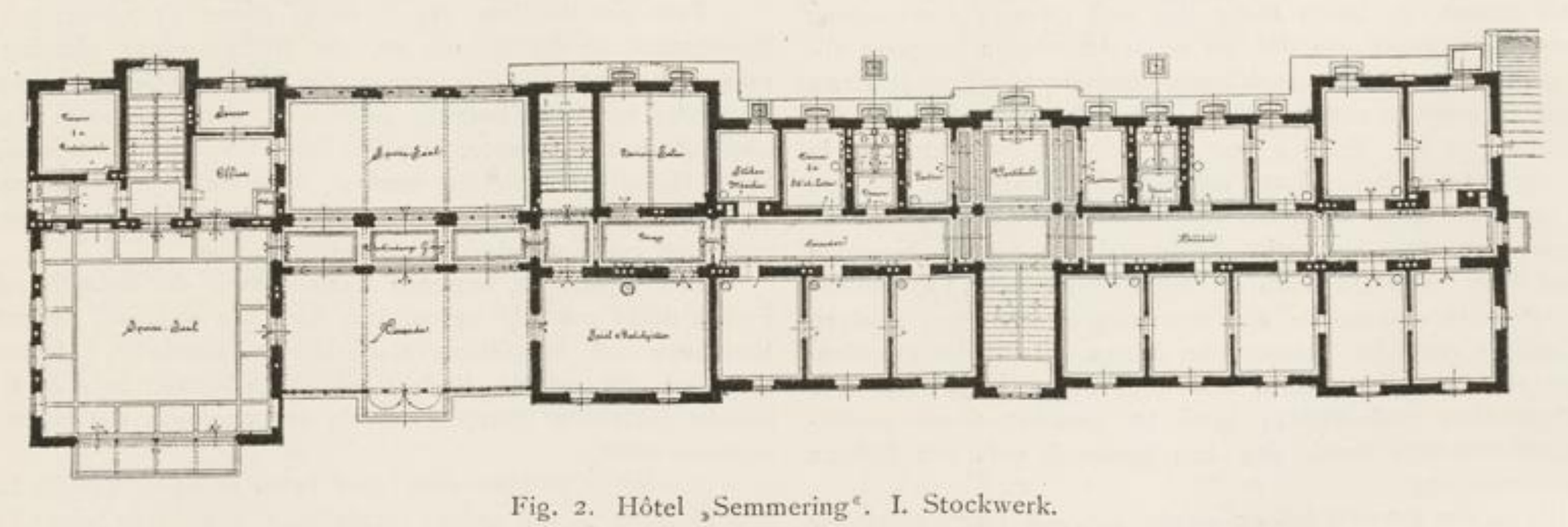


Fig. 2. Hôtel „Semmering". I. Stockwerk.

Generaldirector Dr. Friedrich Schüler ist daher als der eigentliche Schöpfer der österreichischen Alpenhôtels und auch als Pfadfinder der österreichischen Riviera zu nennen. Von der Südbahn wurde das Semmeringhôtel (1000 m) von Oberinspector Wilhelm gebaut, der auch das excellente Curhôtel in Abbazia entworfen hat, während Baudirector Flattich, der Architekt des Dolomitenhôtels zu Toblach (1233 m)*) war, Landro (1407 m) erbaute und Schluderbach (1442 m) vergrösserte.

Die ersten drei Hôtels sind wahre Musteretablissements geworden; das Semmeringhôtel und jenes zu Abbazia konnten auf anderer

*) Einzelne frühere österreichische Sommerfrischen und Besuchsorte waren unter Anderen: Gloggnitz (435 m), Wörthersee (439 m), Kammer- und Attersee (465 m), Ischl (468 m, als Bad erst seit 1822 aufgekommen), St. Wolfgang, St. Gilgen; Reichenau (487 m), Payerbach (492 m), Hallstadt (494 m), Bischofshofen (547 m), Millstädtersee (580 m), Selzthal (639 m) Friesach (637 m), Aussee (657 m), Mürzzuschlag (672 m), Mürzsteg (783 m) Wildbad Gastein (1064 m), Bad Fusch (1143 m), Fernleithen (1147 m), Heiligenblut (1404 m), Schafberg (1780 m).

*) Jetzt an Frau Ueberbacher verkauft und von dieser Besitzerin vergrössert.

baulicher Grundlage errichtet werden, da sie das ganze Jahr offen stehen und daher nicht wie die wahren Alpenhôtels nur auf einen $2^1/_2$- bis 3monatlichen Betrieb beschränkt sind, innerhalb welcher kurzen Frist daher auch alle Spesen, Amortisation und Gewinn hereingebracht sein müssen. Dies wird und kann aber nur geschehen, wo eine zweckmässige Wahl des Platzes getroffen, eine richtige Eintheilung und Ausstattung des Hauses platzgegriffen, ein billiger Bau und billiger Betrieb bei vorzüglicher Leitung und guter Küche erreicht wird.

Seitens der Südbahn wurden noch das Friedrich-Schüler-Alpenhaus am Sonnwendstein und die Stephaniewarte am Monte Maggiore erbaut.

Das Südbahn-Hôtel „Semmering" ist in Fig. 1 bis 4 dargestellt.

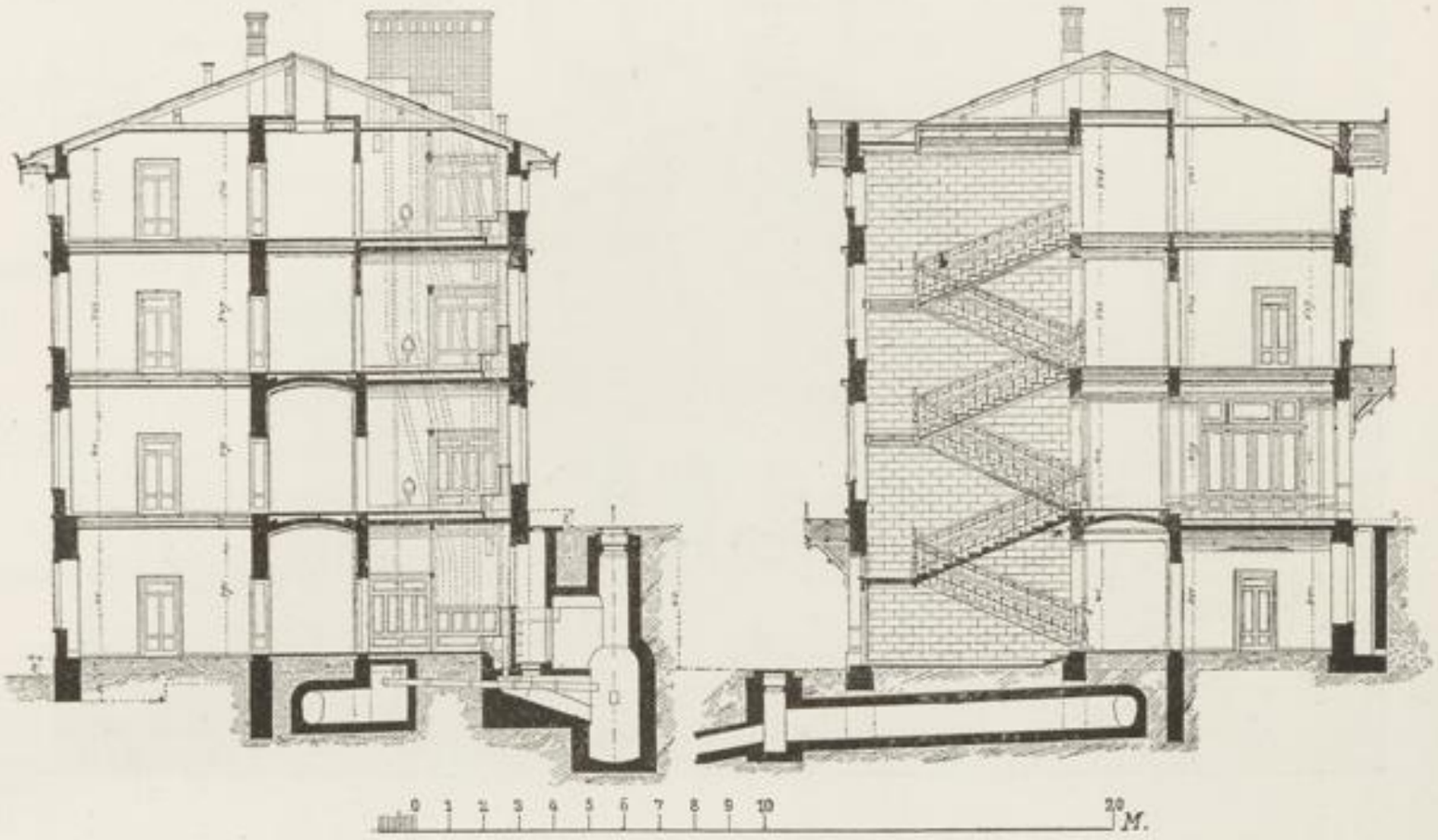


Fig. 3. Fig. 4.
Hôtel „Semmering". Querschnitte. (Architekt: Oberinspector Wilhelm.)

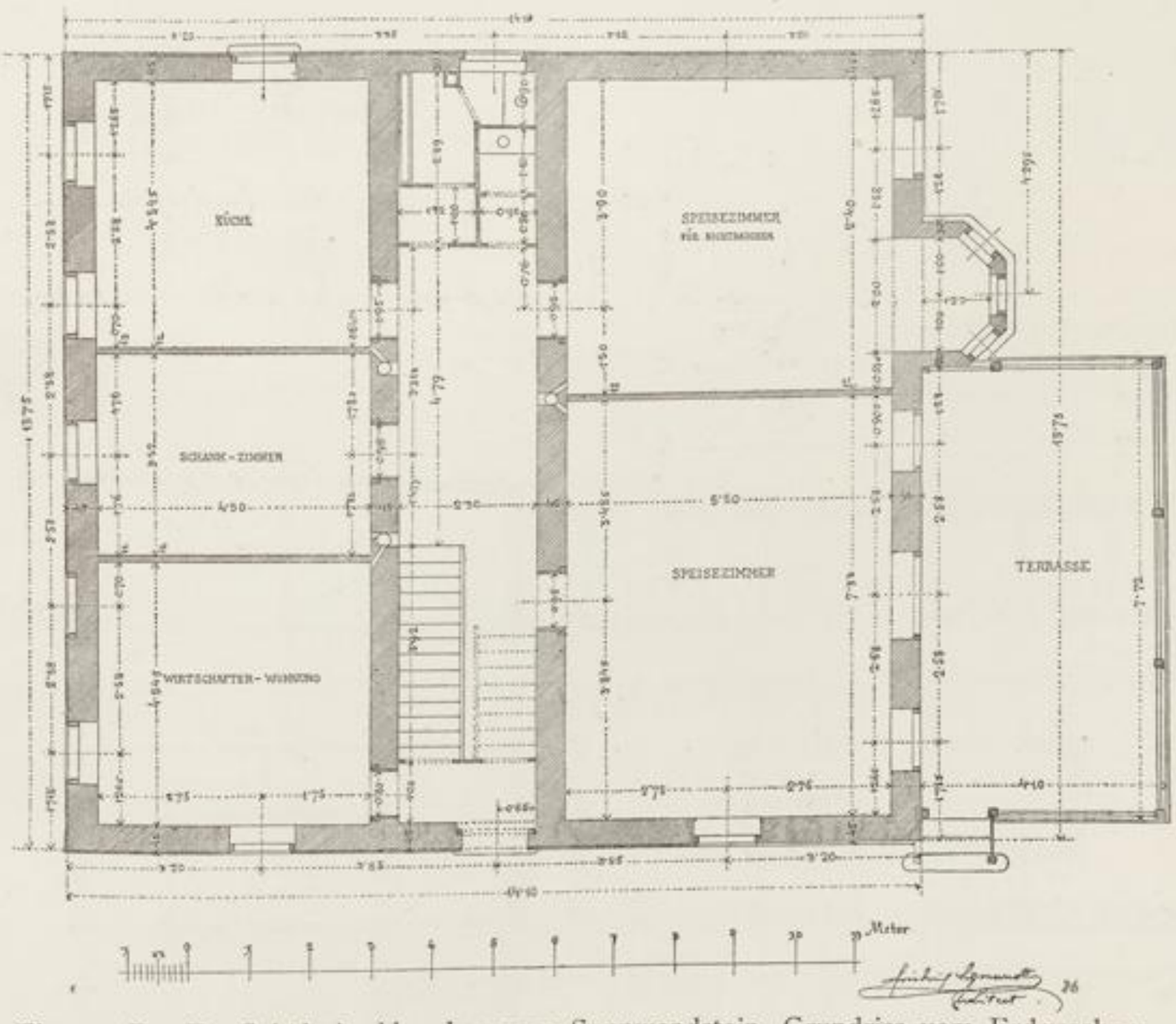


Fig. 5. Dr. Fr. Schüler's Alpenhaus am Sonnwendstein. Grundriss vom Erdgeschoss.

Fig. 1 zeigt den Grundriss des Erdgeschosses, Fig. 2 jenen des I. Stockwerkes, während in Fig. 3—4 Querschnitte gegeben sind. Ein Bild dieser Hôtelanlage ist auf Blatt 1 dargestellt.

Von dem Dr. Fr. Schüler-Alpenhause am Sonnwendstein zeigt Fig. 5 den Grundriss des Erdgeschosses und Fig. 6 giebt

ein Bild von diesem Gebäude, welches von dem Architekten Friedr. Sigmundt ausgeführt wurde.

Das grosse Südbahn - Hôtel „Stephanie“ in Abbazia zeigt Fig. 7 im Grundriss des Erdgeschosses; eine perspectivische Ansicht von diesem Gebäude ist auf Blatt 1 dargestellt. Dasselbe wurde von dem Architekten Oberinspector Wilhelm erbaut. Von demselben Architekten ist auch das Südbahn - Hôtel „Quarnero“ in Abbazia ausgeführt. Die Grundrisse dieses lang gestreckten Gebäudes sind in Fig. 8 und 9 wiedergegeben, während die Ansichten auf Blatt 2 dargestellt sind.

Fig. 6. Dr. Fr. Schüler's Alpenhaus am Sonnwendstein. (Architekt: Friedr. Sigmundt.)

Der Bau besteht aus dem Hôtel-Gebäude, aus einem Café mit Wandelbahn und aus dem Badehause.

Grundriss und Ansicht des Kronprinzessin Stefanie - Schutzhauses am Monte Maggiore sind in Fig. 10 und 11 dargestellt.

Der schwarze Theil des Grundrisses ist die ursprüngliche Anlage, während die Vergrösserung des Gebäudes durch Schraffirung angedeutet erscheint.

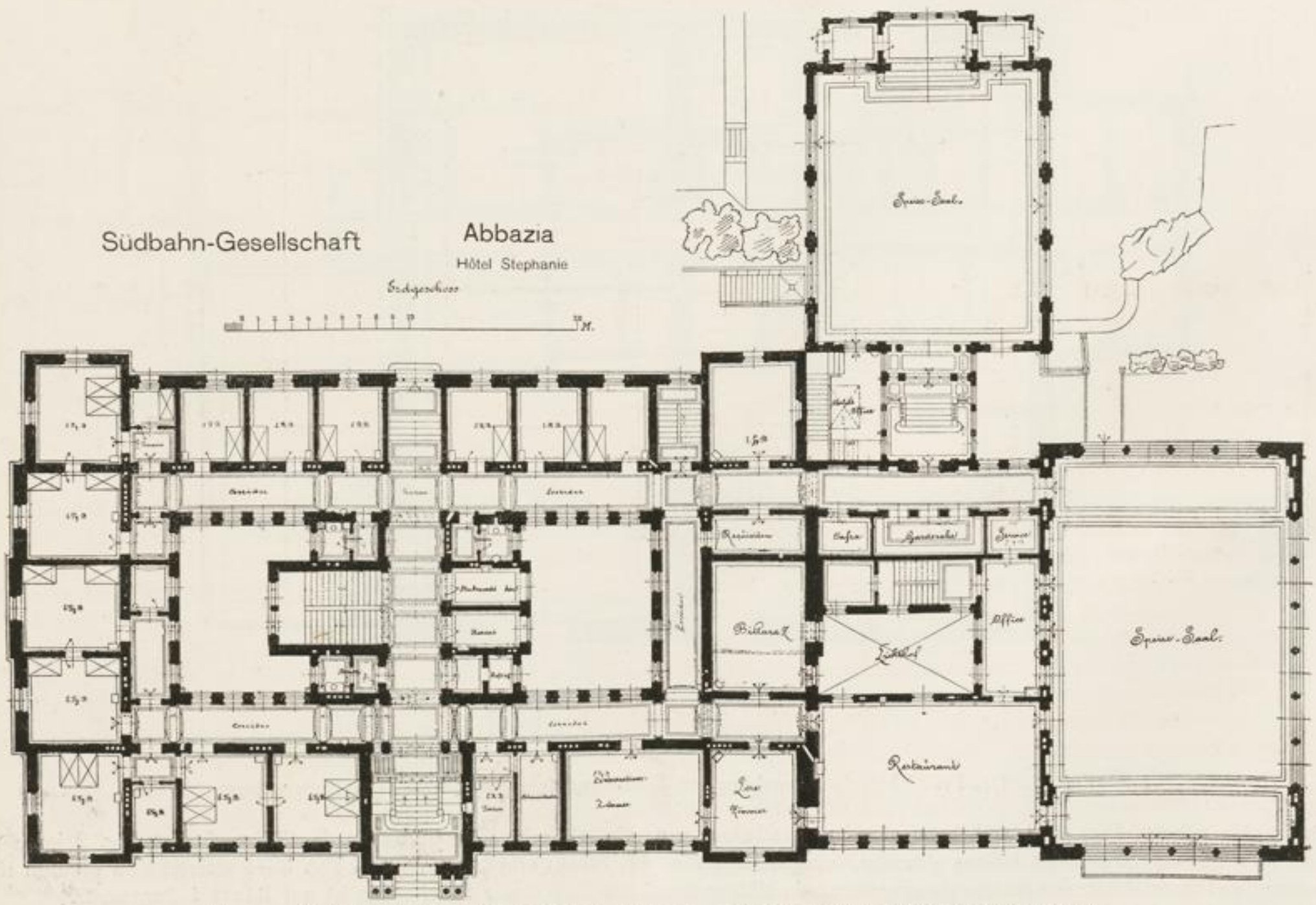


Fig. 7. Südbahn-Hôtel „Stephanie“ in Abbazia. (Architekt: Oberinspector Wilhelm.)

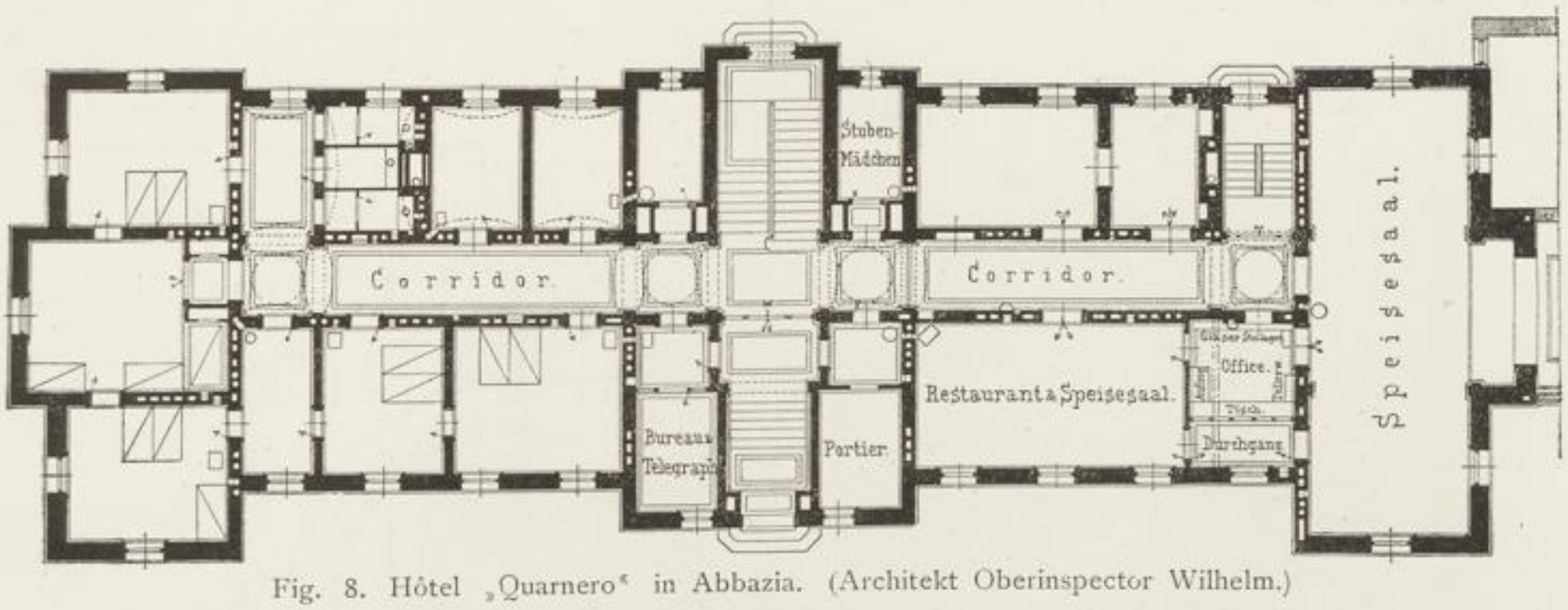


Fig. 8. Hôtel „Quarnero“ in Abbazia. (Architekt Oberinspector Wilhelm.)

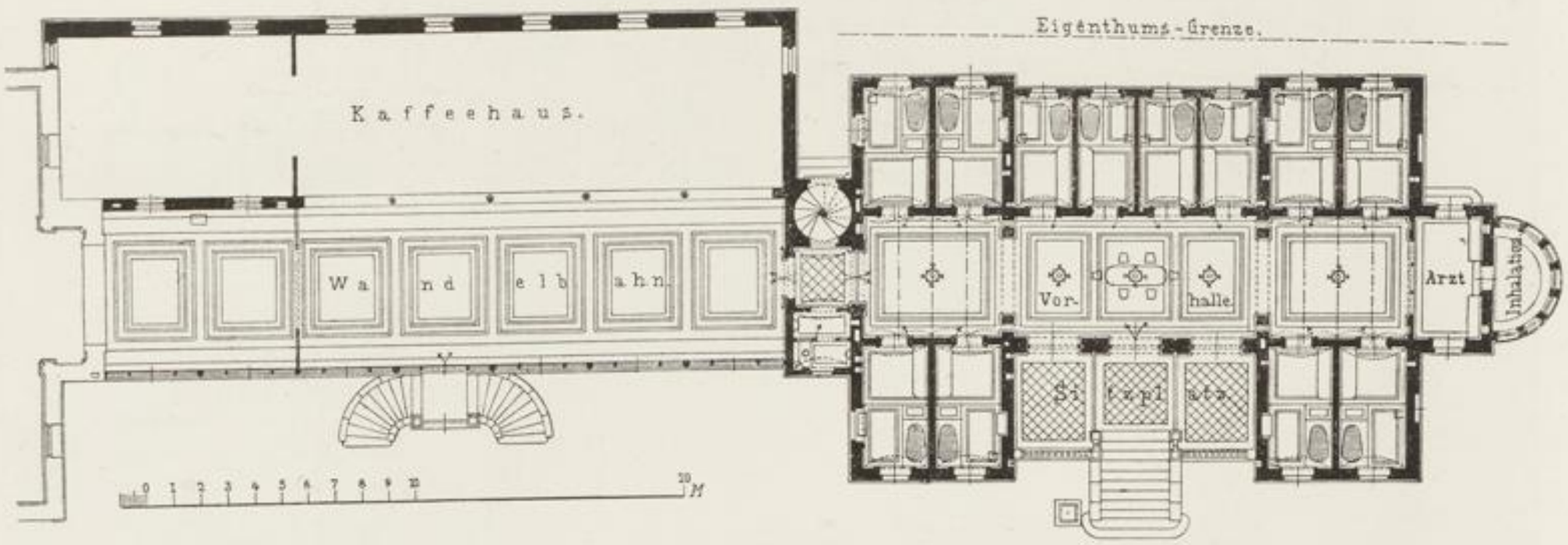


Fig. 9. Badehaus nebst Wandelbahn und Kaffeehaus zum Hôtel „Quarnero“ in Abbazia.

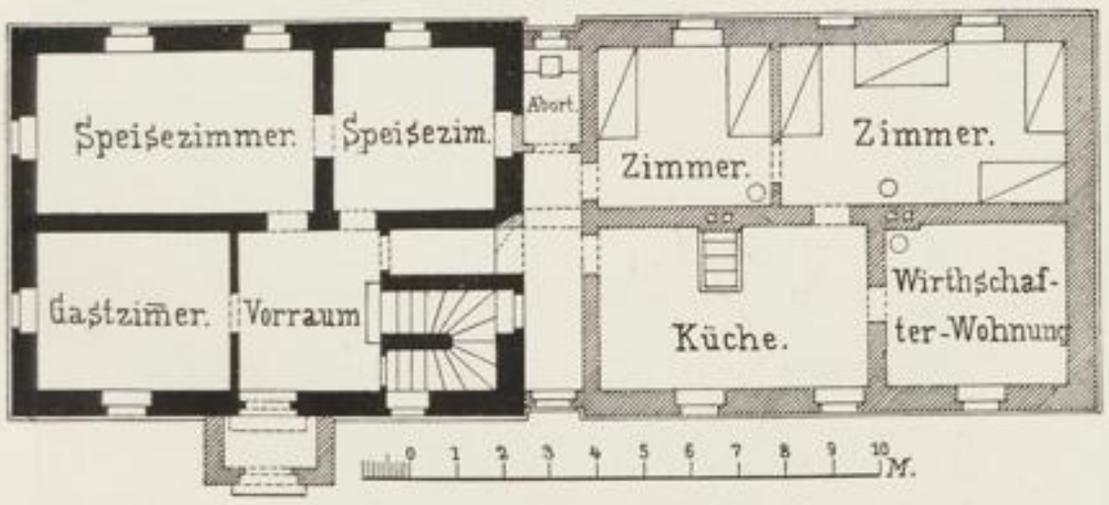


Fig. 10. Grundriss vom Erdgeschoss.

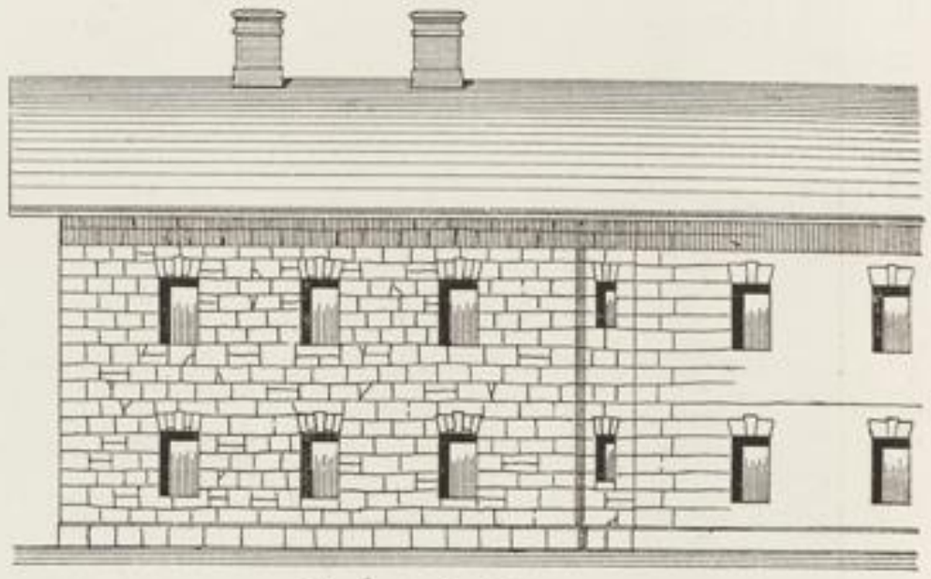


Fig. 11. Ansicht

Kronprinzessin „Stephanie-Schutzhaus“ am Monte Maggiore.

2. Das ungarische Seebad „Crkveniza“.

Crkveniza, Seebad und klimatischer Curort nächst Fiume, an der croatischen Küste des Canal della Morlaca gelegen, ist von Fiume mittelst Passagierdampfer in ca. 2 Stunden, von der Station Plasse der Agram-Fiumaner Bahn per Wagen in ca. 2 Stunden erreichbar, unterscheidet sich von Abbazia als Seebad in vortheilhaftester Weise dadurch, dass der sich auf 3—4 km Länge erstreckende, fast geradlinige Strand derart sanft in's Meer abfällt, dass die Wassertiefe 300 Schritte von der Küste entfernt nicht mehr als 1·5—2·0 m beträgt, für Vorsichtige irgend welche Gefahr also absolut nicht besteht, mit Haifischen nähere Bekanntschaft zu machen. Dieser sanft abfallende Strand ist in oben geschilderter Ausdehnung aus feinstem Wellsand gebildet, welcher eine Mächtigkeit von 10 und mehr Metern Tiefe hat und auf welchem man, im Wasser sich bewegend, wie auf feinsten Polstern einherschreitet.

Das Küstenland steigt, wie vom Strand in's Meer abfallend, in etwas schärferem Tempo gegen die Karstlandschaft auf und ist durch letzteren in Folge seiner äusserst glücklichen Lage gegen die Bora in weit glücklicherer Weise geschützt, als dies in Abbazia

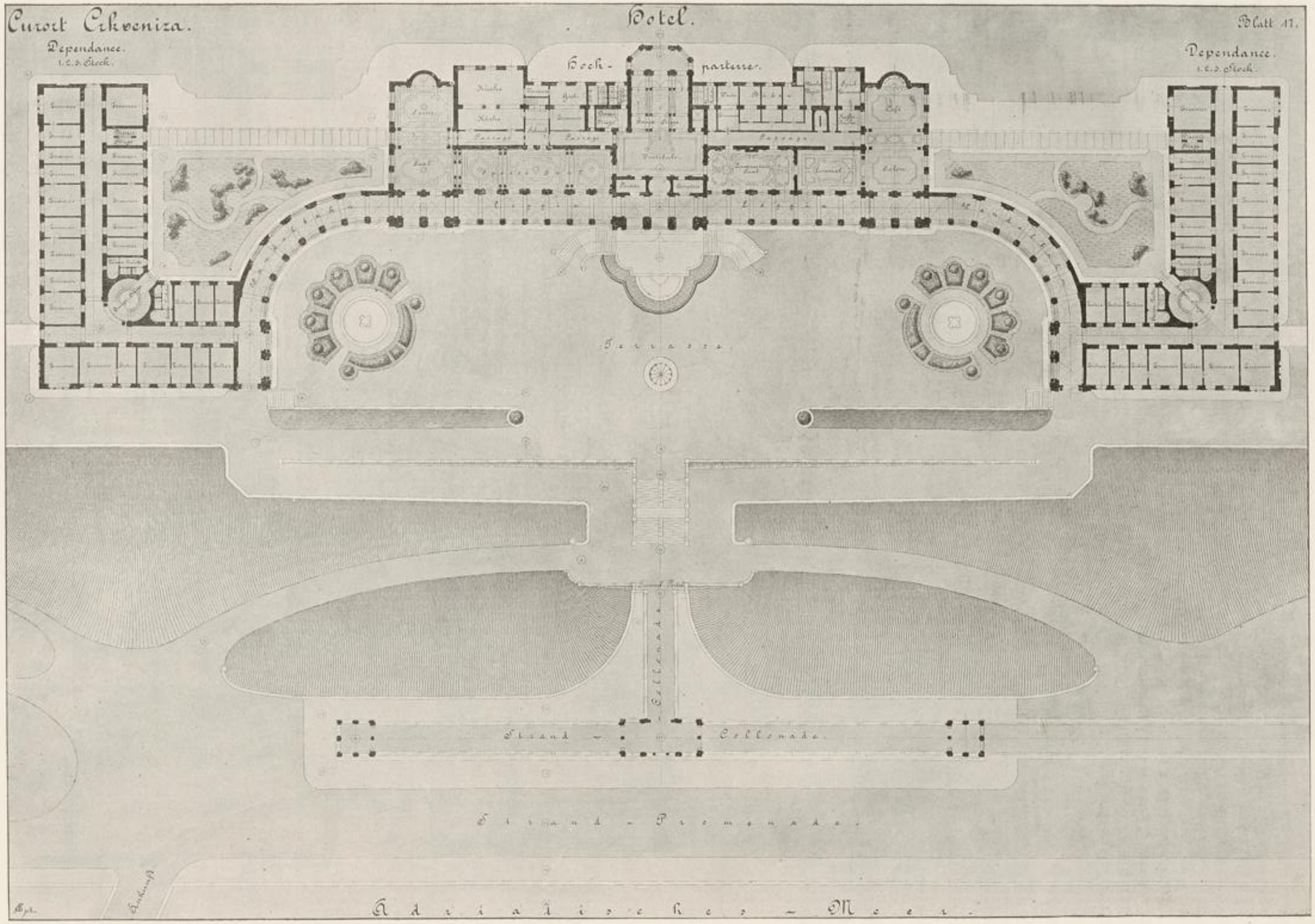


Fig. 12. Project des Wiener Architekten Arnold Lotz für das Hôtel „Crkveniza". Lageplan.

der Fall ist. Die Temperatur fällt daselbst in den seltensten Fällen unter 0, Oleanderbäume überwintern im Freien. Die landschaftlichen Reize in der Umgebung (Kricane) sind ganz ausserordentlich, auch haben die Karst-Aufforstungen in der Umgebung, für welche die Regierung bedeutende Opfer bringt, erfreuliche Fortschritte gemacht.

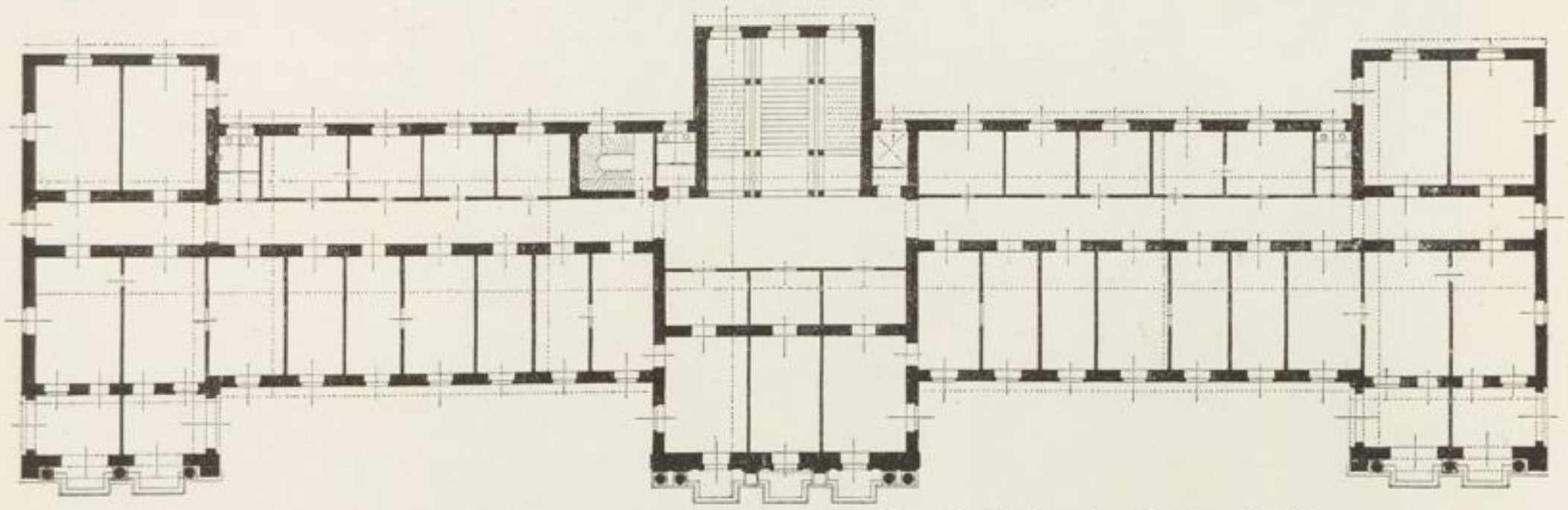


Fig. 13. Project für das ungarische Hôtel „Crkveniza". Vom Architekten Arnold Lotz in Wien. Grundriss des I. Stockes vom Hôtelgebäude.

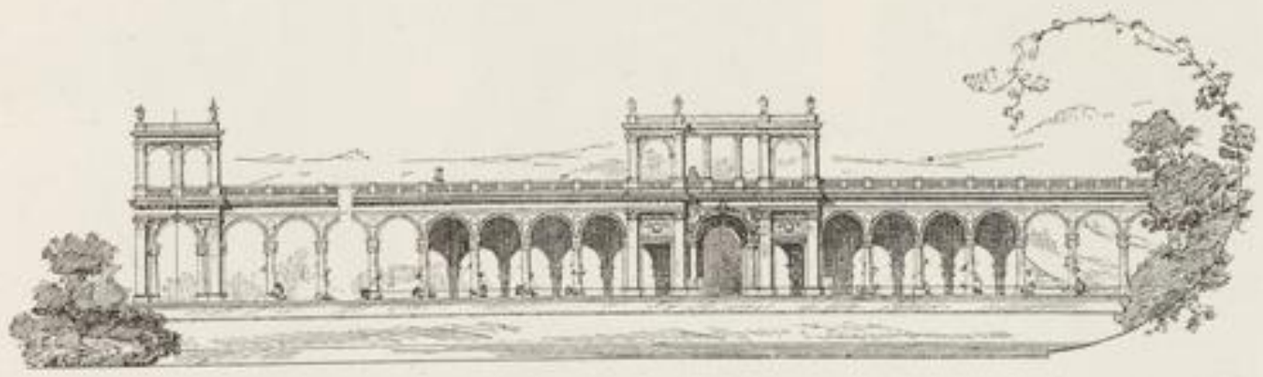


Fig. 14. Ansicht der Arcaden.

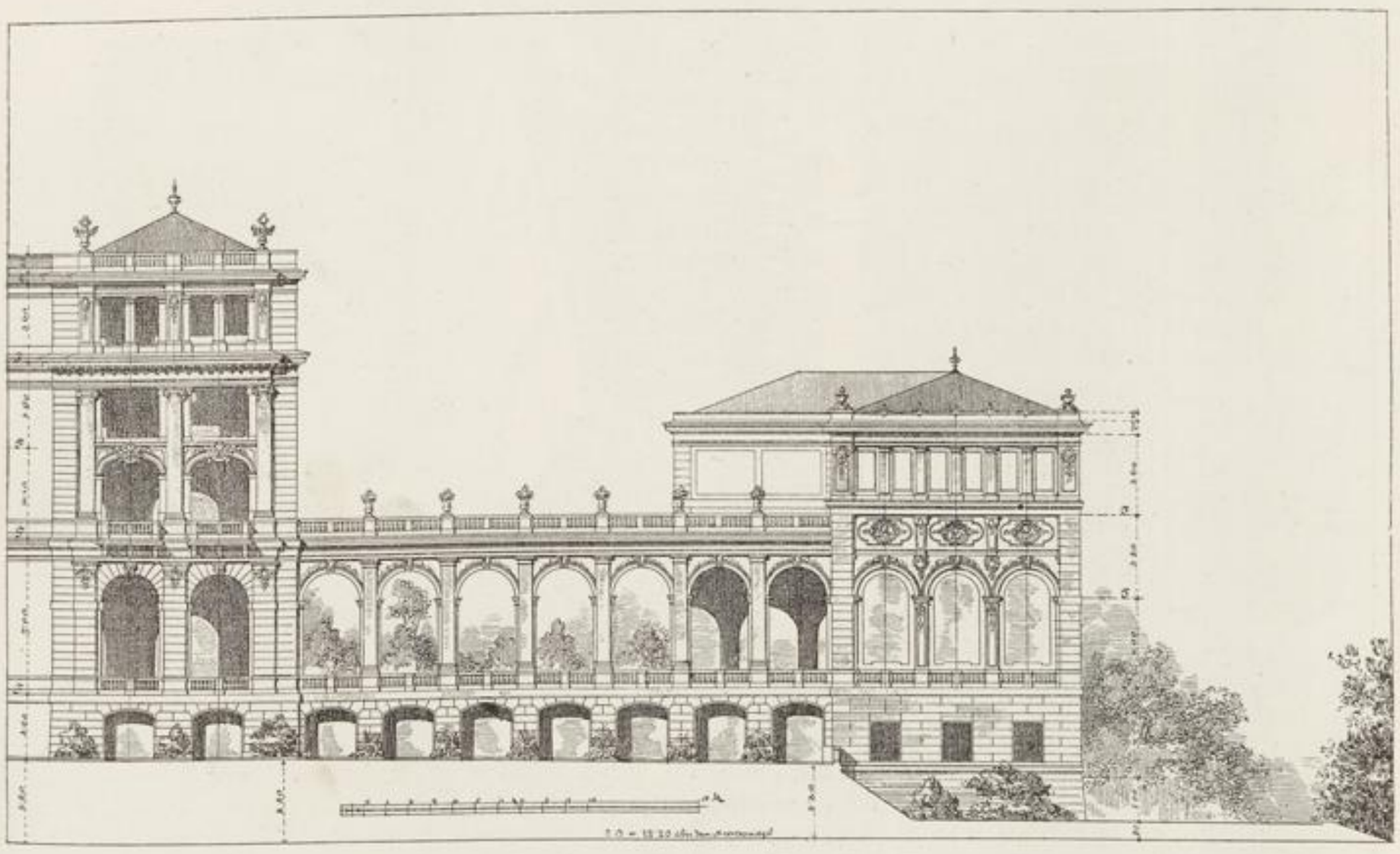


Fig. 15. Project für das Hôtel „Crkveniza" Seitenansicht. Vom Architekten Arnold Lotz in Wien.

Nach manchen von Speculanten, welche nicht über genügende Mittel verfügten, missglückten Versuchen hat im Jahre 1892 sich

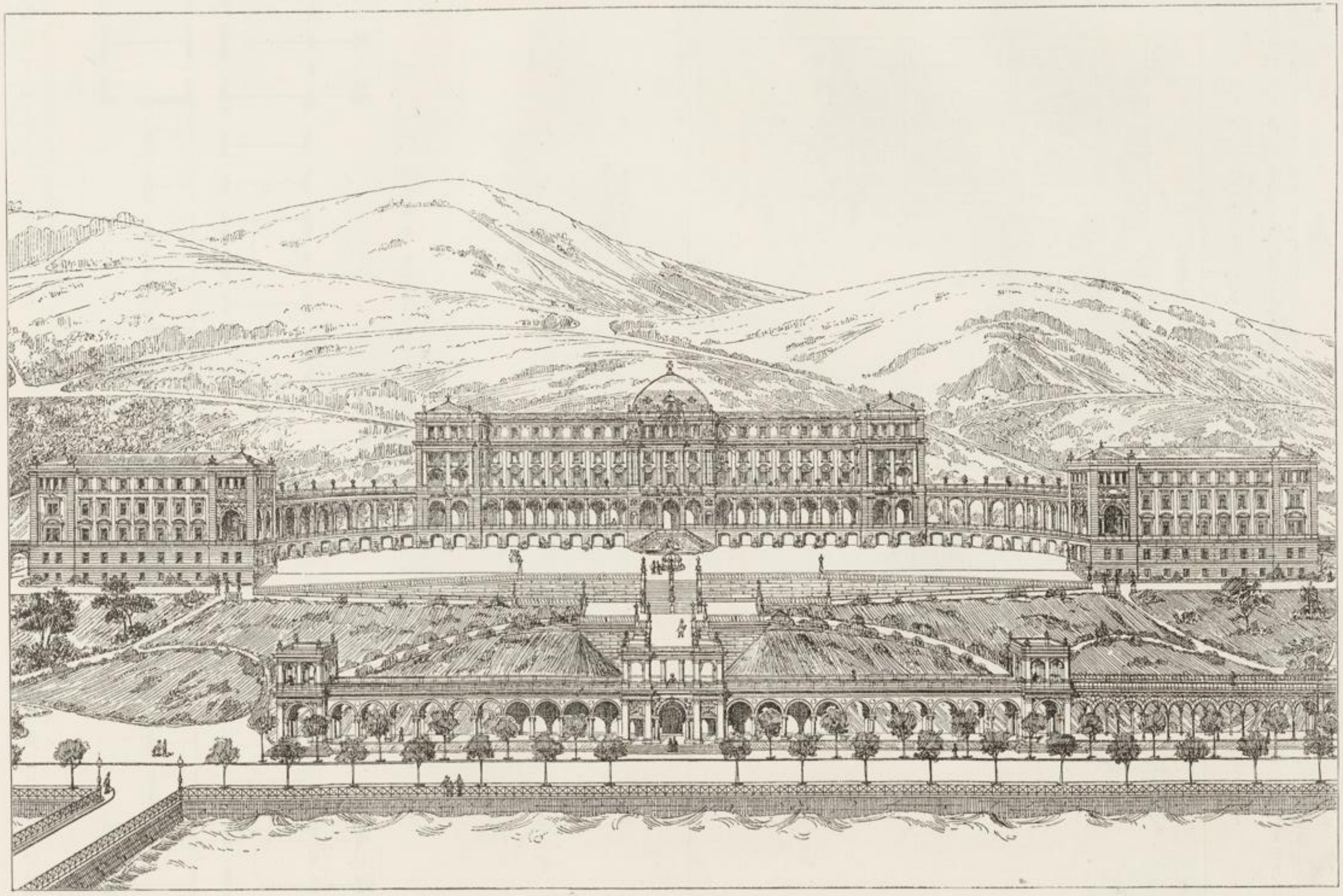


Fig. 16. Project des Architekten Arnold Lotz für das Hôtel „Cıkveniza“. Gesammtansicht.

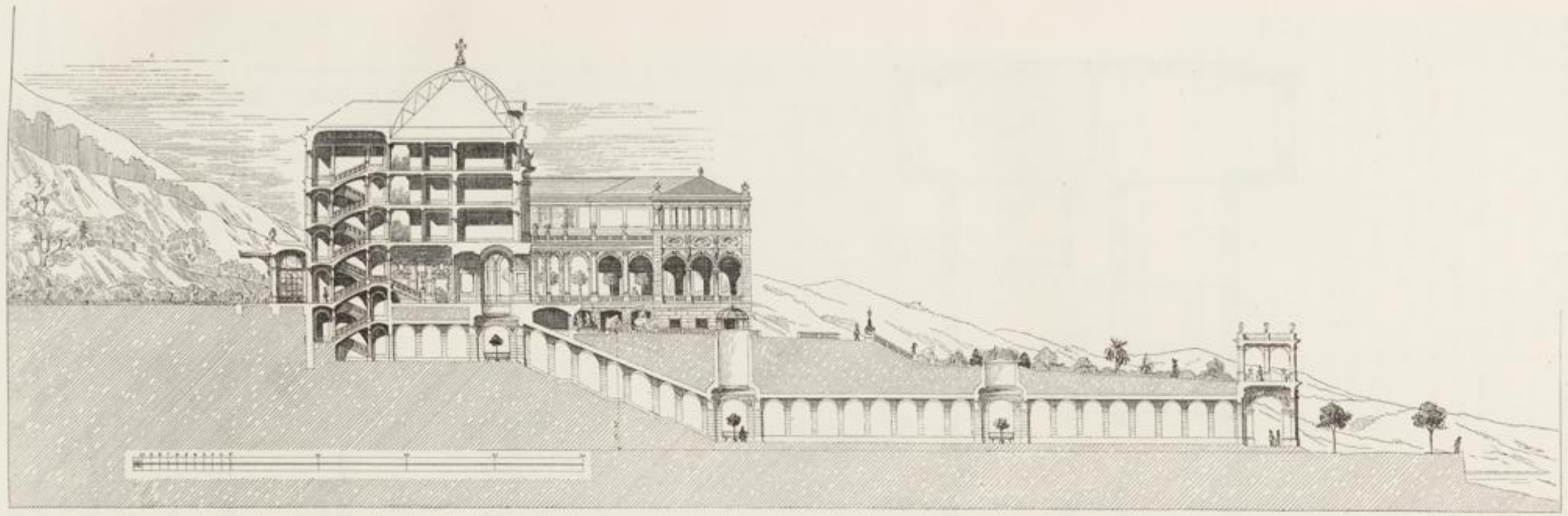


Fig. 17. Hôtel „Crkveniza“. Project Lotz. Querschnitt durch das Hôtelgebäude und die Arcaden am Meere.

Fig. 18. Hôtel „Crkveniza“. Project Lotz. Ansicht der Hauptfront.

eine Gesellschaft von Budapester Kaufleuten zu einem Consortium vereinigt, welches sich zur Aufgabe stellte, in Crkveniza vorerst die für die Anlage eines Cur-Etablissements nöthigsten Grundstücke

Die kön. Regierung, in deren Besitz sich ein Theil der für das Bade-Etablissement geeignetsten Gründe befand, brachte dem Consortium ihr vollstes Interesse entgegen und stellte für den Fall

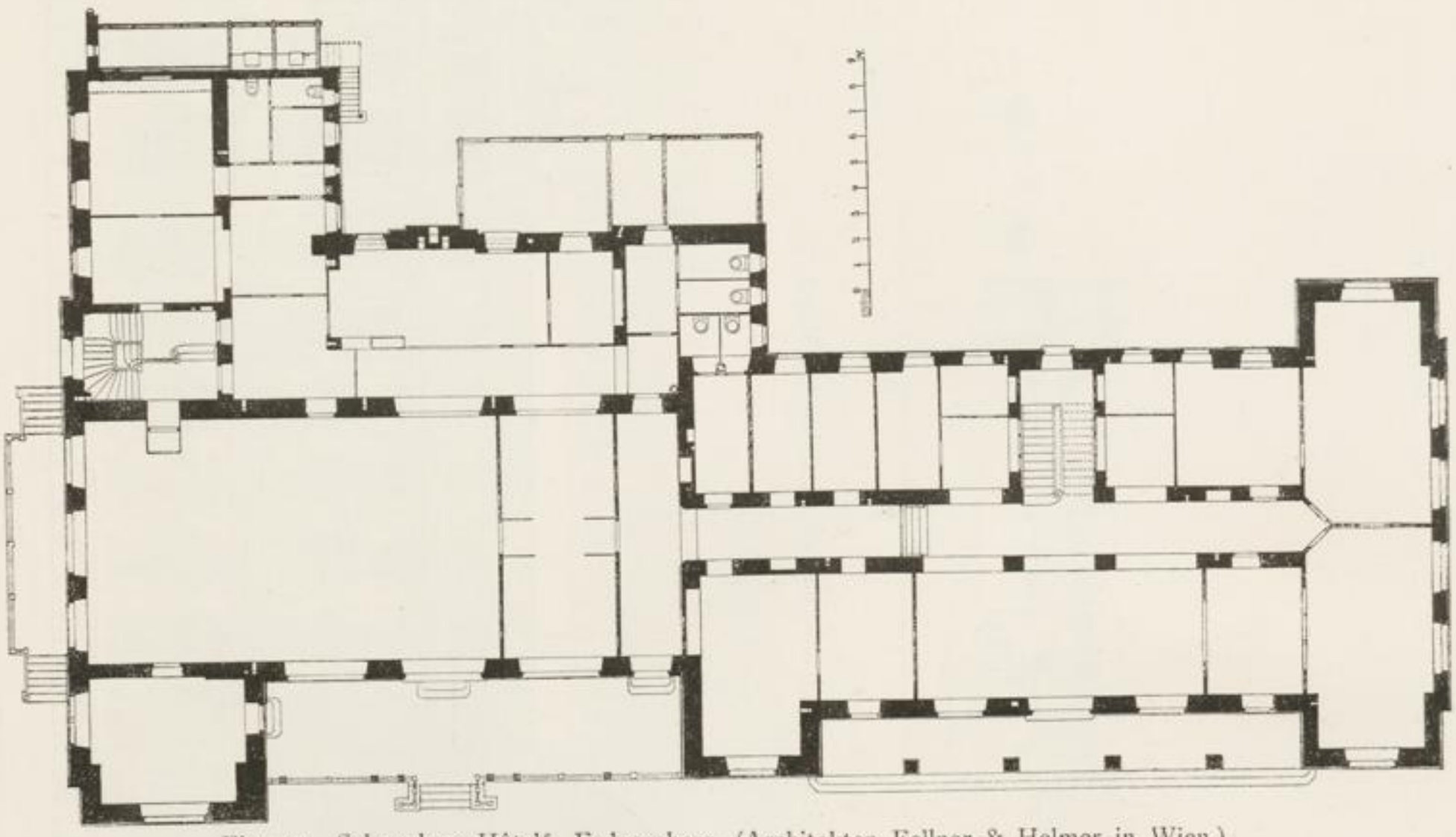


Fig. 19. „Schneeberg-Hôtel". Erdgeschoss. (Architekten Fellner & Helmer in Wien.)

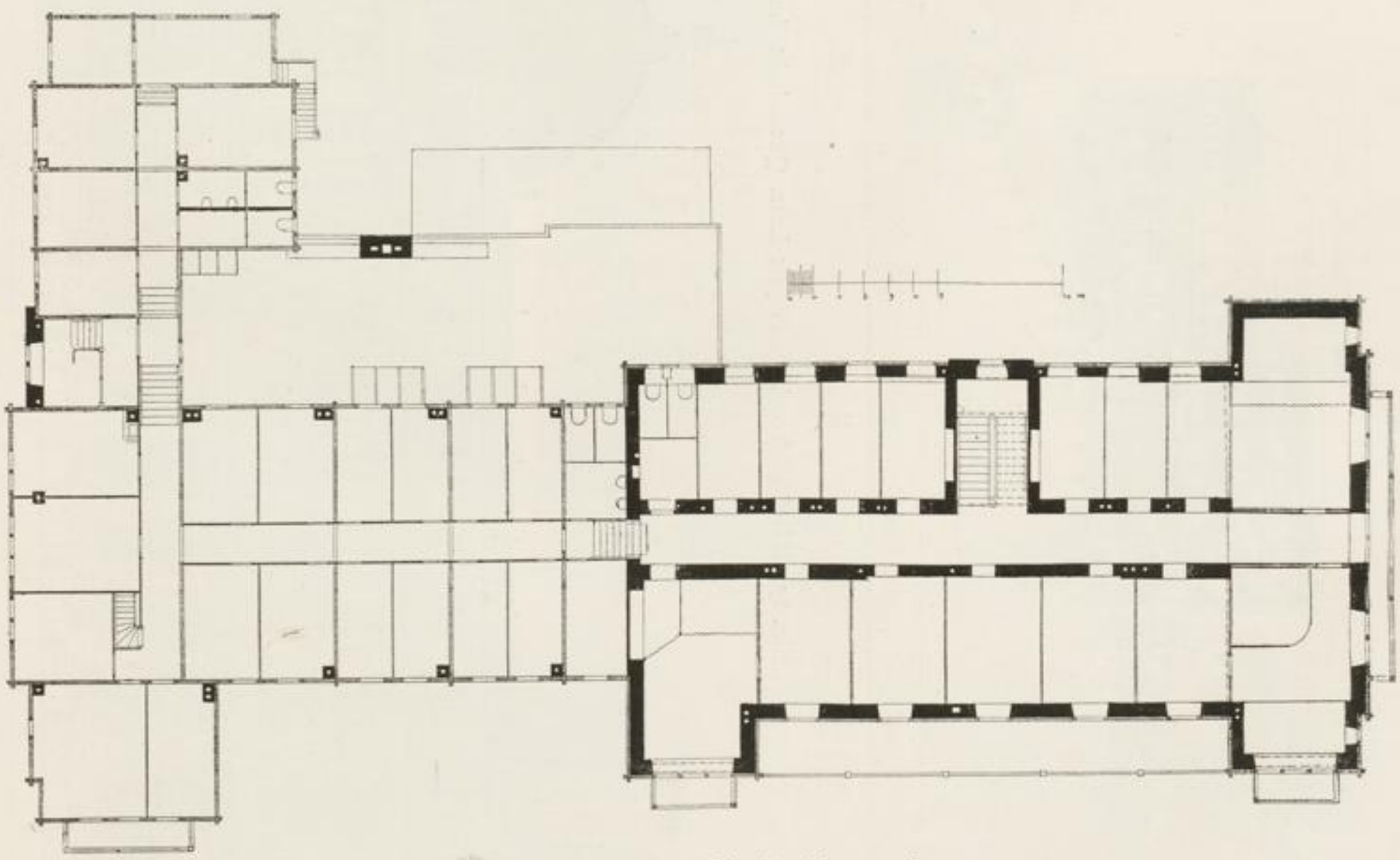


Fig. 20. „Schneeberg-Hôtel". Obergeschoss.

zu erwerben und hiernach eine Concession zur Errichtung eines klimatischen Curortes und Seebades von Seite der ungarischen Regierung zu erlangen.

der Errichtung eines Curhôtels mit ca. 100 Zimmern den Concessionären nicht blos die eigenen Gründe zu bescheidensten Preisen, vielmehr auch weitläufige Benefizien in Aussicht, z. B. die Erbauung

einer Wasserleitung auf Regierungskosten, die Erbauung eines aus Quadermauerwerk herzustellenden Quais, Subventionirung eines Specialdampfers Fiume—Crkveniza, der diese Strecke zu mässigsten Preisen täglich ein-, nach Bedarf mehrmals zurückzulegen hätte. Getragen von den besten Hoffnungen, schritt das Budapester Consortium an die Verfassung von Bauplänen und übertrug diese Arbeiten nach mancher Irrfahrt im Herbste 1892 dem Wiener Architekten Arnold Lotz. Derselbe begann seine Arbeit unverzüglich mit der Aufstellung eines Programmes mit folgenden wesentlichsten Gesichtspunkten. Zum besseren Verständnisse muss vorhergeschickt werden, dass die grossentheils zu jener Zeit vom Consortium bereits angekauften Plätze nächst der Küste sich in der Richtung gegen Abbazia hinziehend, vom Orte Crkveniza circa 1·5 km entfernt liegen, an welcher Stelle von der kön. Regierung schon bei früherer Gelegenheit zur Förderung der Projecte für einen Curort ein eigener Landungsmolo erbaut wurde, da der eigentliche Hafen von Crkveniza unmittelbar am Orte selbst gelegen ist. Vom Orte führt eine sanft ansteigende, vorzüglich gebaute Staatsstrasse aufwärts zur Eisenbahnstation Plasse, circa 550 m über dem Meere. In dem durch die Küste und den Meeresstrand gebildeten spitzen Winkel nun befinden sich die früher beschriebenen Baugründe. Projectant bemühte sich, das zu errichtende Etablissement derart zu situiren, dass selbes nicht entfernt vom neuen Molo, nicht zu hoch über dem Strande, mit möglichst bequemer Zufahrt von der Staatsstrasse, besonders geschützt gegen die Bora und derart errichtet werde, dass mit Rücksicht auf Bora und Sommerhitze die Communication zwischen Landungsplatz und Hôtel, diesem und den Dependencen, sowie mit dem Bade-Etablissement und Cursalon in möglichst geschützter Weise erreicht werde.

Dem entsprechend erscheint unmittelbar beim Landungsmolo beginnend eine Wandelbahn projectirt, von deren Mitte man durch einen ca. 80 m langen Tunnel bis unter das grosse Hôtel und dann mittelst Stiege oder Aufzug in das 16 m über der Strandpromenade liegende Hochparterre dieses Hôtels gelangen kann; anderseits erreicht man dasselbe Ziel mittelst sanft ansteigender Serpentinen. Vor dem Hôtel ist eine ca. 40 m breite und 100 m lange Terrasse gedacht, welche von symetrisch verlaufenden, viertelkreisförmigen, loggienartigen Wandelgängen flankirt ist, welch' letztere zur Verbindung der beiden im Niveau um ca. 4 m tiefer stehenden Dependencen führen, derart, dass man von diesen Loggien aus direct in das 1. Stockwerk gelangt. Von der dem Karstgebirge zugekehrten Façade führt die Fahrstrasse langsam bis auf 32 m über Meer ansteigend zur früher besprochenen Staatsstrasse, auf welcher man bequem in die Ortschaft Crkveniza selbst gelangt. Die Wandelbahn längst der Strassenpromenade zieht sich an dieser bis zum Bade-Etablissement fort, von dieser Wandelbahn gelangt man in die nächstliegenden, als Privat-Villen projectirten Baulichkeiten. Im Hochparterre des grossen Hôtels sind die Restaurationsräume, Gesellschafts- und Lesezimmer, Bäder etc. untergebracht, in den Etagen ca. 100 Wohnzimmer, in jeder der beiden Dependencen ca. 50 Zimmer.

Fig. 21. Perspectivische Ansicht des „Schneeberg-Hôtel". (Architekten Fellner & Helmer in Wien.)

Nachdem Projectant nebst den Plänen auch den Bau des Etablissements hätte führen und leiten sollen, sich dazu aber nicht verstehen wollte, fand sich das Consortium veranlasst, die Architektenarbeiten für das in Rede stehende Etablissement dem Budapester Architekten J. Höfer zu übertragen, welcher gewiss nur gezwungen von seinen Auftraggebern die ganze Anlage vom Strande entfernter und hiermit auch um 18—20 m höher über dem Meeresspiegel projectirte, als dies von A. Lotz vorgeschlagen wurde.

Das Hôtel sammt Dependencen wurde thatsächlich an eben geschilderter Stelle nach J. Höfer's Plänen erbaut und ist insbesondere die Communication zwischen beiden, vorläufig, so lange die neu angelegten Parks zwischen Strand und Hôtel nicht genügenden Schatten zu spenden in der Lage sind, in der heissen Jahreszeit nicht unbeschwerlich.

Von dem ausgeführten Hôtel „Crkveniza" ist auf Blatt 24 eine Ansicht dargestellt. So schön und zweckmässig auch dieses

Gebäude ist, so rächten sich doch die bei der Anlage dieses Curortes gemachten Fehler bitter, denn der neue Curort konnte gegen Abbazia nicht aufkommen, sondern es wurde im Jahre 1897 über das Vermögen der Actiengesellschaft „Crkveniza" seitens des Budapester Handels- und Wechselgerichtes der Concurs eröffnet. Wegen der Lage am Meere, dem milden Klima und infolge der mächtigen und vielseitigen Unterstützung des Unternehmens von Seite der ungarischen Regierung steht jedoch zu erwarten, dass auch dieser ungarischen Riviera künftig bedeutende Beachtung zu Theil werden wird.

3. Die neuen Hôtels an der Schneebergbahn.

Spät, denn neuestens erst, nachdem endlich einmal von der Bahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi eine Bahn auf den von den Wienern vielbesuchten Schneeberg gebaut wird, geht man auch daran, auf dem Schneeberge selbst ein grossartiges Hôtel (nach den Plänen von Fellner und Helmer) zu erbauen; der Bau wird von der Bauunternehmung ausgeführt und wird sich den grössten und besten modernen Hôtels würdig anschliessen.

Von diesem Hôtelbaue sind die Grundrisse des Erd- und Obergeschosses in Fig. 19 und 20 dargestellt, während Fig. 21 eine perspectivische Ansicht der Aussenseiten gibt und Fig. 22 den Speisesaal und das Schankzimmer zeigt. Wie bei den meisten Hôtelbauten in den Alpen, wird auch bei diesem Baue das Parterre in Mauerwerk, das Ober- und Dachgeschoss aber aus Blockholz hergestellt. Die sämmtlichen Zimmerdecken werden ebenfalls in Holz ausgeführt. Die Herstellung der gesammten Zimmermanns- und Tischlerarbeiten wurde der Firma L. & R. Höfler in Mödling übertragen. An der Längenfronte des Gebäudes befindet sich im Erdgeschosse eine Eintritts-Loggia, hinter welcher eine grosse Halle liegt, die $7\cdot_6$ m bei $11\cdot_2$ m misst. In der Mittelaxe dieser Halle liegt auch das Treppenhaus. Rechts von der Halle gelangt man in die Conversationsräume, je $4\cdot_7$ m bei $8\cdot_7$ m gross, links in die Restaurationslocale und den $9\cdot_5$ m bei $16\cdot_{55}$ m grossen Speisesaal; diesen Räumen ist eine grosse Veranda und eine Terrasse vorgelagert. Der I. Stock enthält 3 grössere und 2 kleinere doppelbettige, sodann 30 einbettige Zimmer. Die grösseren zwei- und einbettigen Zimmer sind mit Balcons versehen. Im Dachgeschosse ist gleichfalls eine Reihe von Fremdenzimmern angeordnet. Eine zweite Treppe führt neben dem Speisesaal in den I. Stock.

Fig. 22. Speisesaal und Schankzimmer im „Schneeberg-Hôtel". (Architekten: Fellner & Helmer in Wien).

Das Aeussere dieses comfortabel eingerichteten Hauses zeigt uns ein stattliches Gebäude im Schweizerstyle.

Dass die Lage dieses Hôtels möglichst gut gewählt wurde, ist selbstverständlich, sie ist sogar eine sehr glückliche. Da die Schneebergbahn nun bald zur Vollendung gelangt, deren unterer Theil bereits eröffnet wurde, so dürfte, bei der grossen Beliebtheit, deren sich der Schneeberg seitens der Wiener erfreut, es auch gewiss sein, dass dieses Hôtel nicht lange allein stehen, sondern dass auf dem Schneeberge bald eine Hôtel-Colonie vorhanden sein wird.

Ein grösseres Hôtel, welches von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi zu Wien in Puchberg erbaut wird, ist in Fig. 23 bis 26 dargestellt. Dies ist ein 3geschossiger Steinbau, dem durch Dach und Gallerien der Charakter des Schweizer Holzstyles aufgeprägt erscheint. Er hat von der Schmalseite den Haupteingang mit der Halle und der Haupttreppe; ein Corridor zieht sich durch die Mitte des Gebäudes hindurch, dessen rechte Seite 2 Speisesäle und ein Schanklocale einnehmen; linker Seite liegen die Administrationsräume etc. und am Ende des Corridors die Küchenlocalitäten.

Den I. Stock, zu welchem auch auf der rückwärtigen Schmalseite eine Treppe hinaufführt, umziehen an drei Seiten zierliche, breite Holzgallerien, gegen welche 5 zweibettige und 6 einbettige Zimmer mit ihren Fenstern (und theilweise Thüren) münden.

Das II. Stockwerk enthält eine weitere Anzahl von Unterkunftsräumen, so dass dieses Hôtel im Ganzen 60 Zimmer aufzuweisen hat. Die Herstellung der Pläne und die Leitung der Bauausführung liegt auch bei diesem Hôtelbau in Händen der Wiener Arch. Fellner und Helmer. Die beigegebenen hübschen Federzeichnungen sind von dem Arch. Bar. Krauss ausgeführt worden.

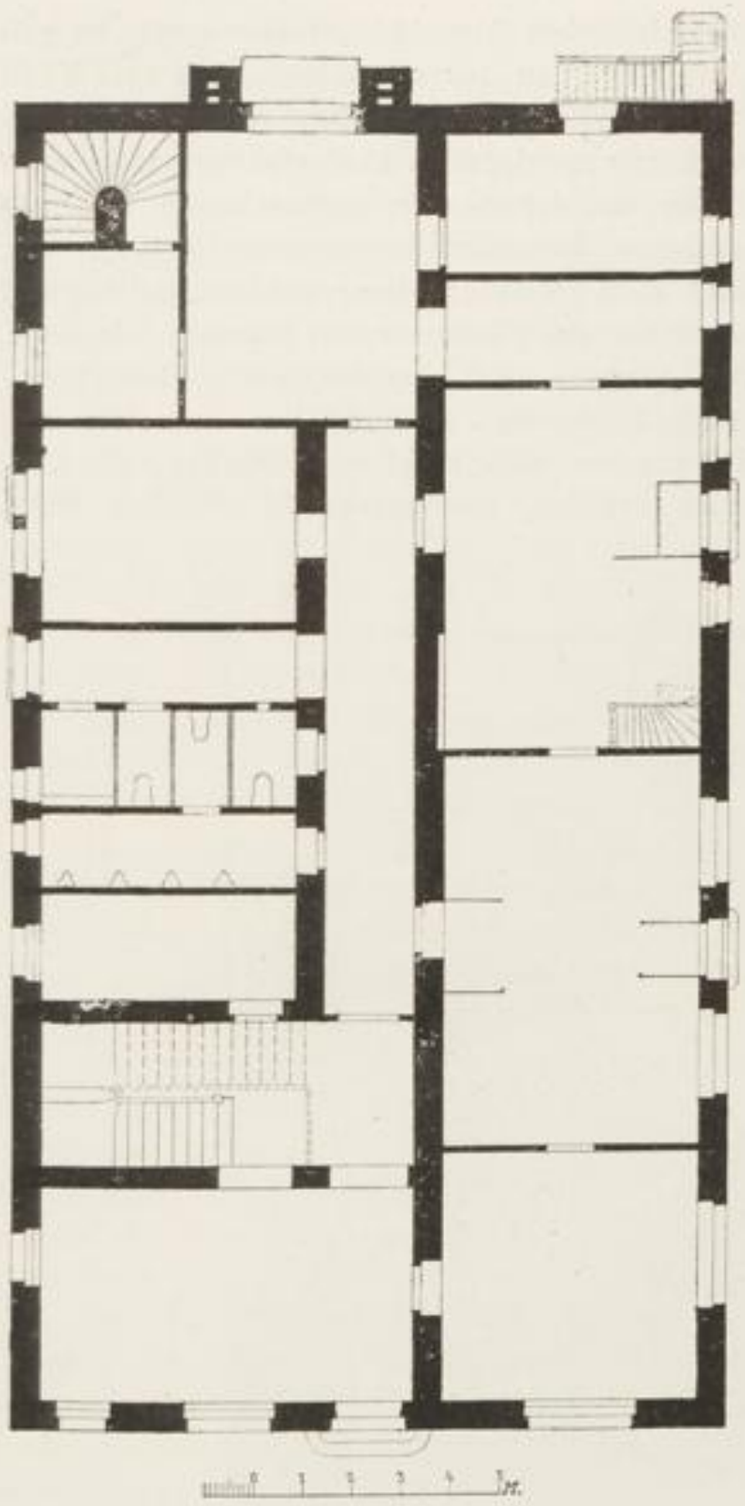


Fig. 23. Erdgeschoss.

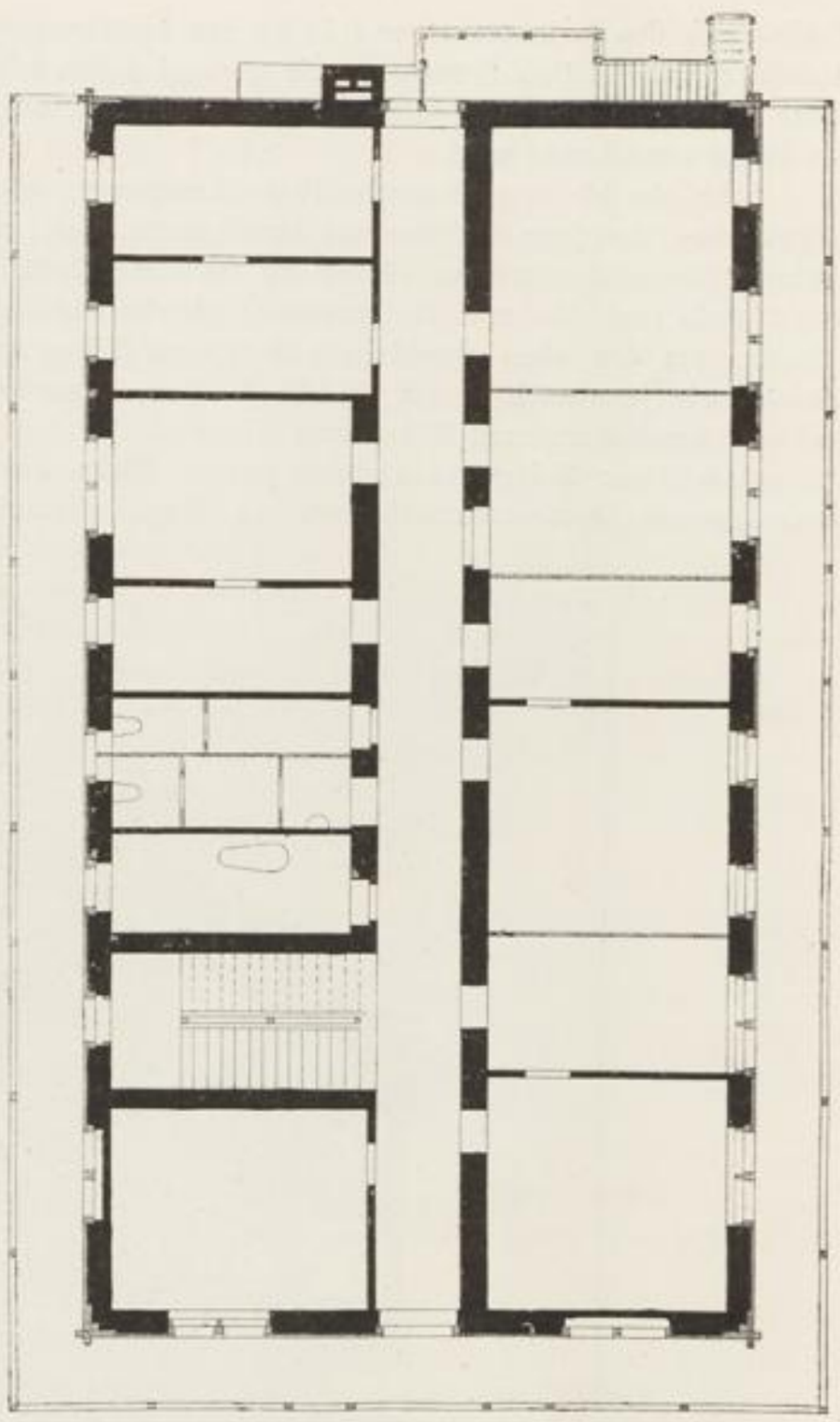


Fig. 24. I. Stockwerk.

„Puchberg-Hôtel“.
(Architekten: Fellner & Helmer in Wien).

4. Die Hôtelanlagen in Tirol.

Auf den eigentlichen Punkt der vorliegenden Besprechung, die Hôtelanlagen Tirols übergehend, sei vorausgeschickt, dass in Folge der Herstellung dreier grosser Hochgebirgs-Bahnstrecken, kleinerer Bahnen und vieler in die hohen Regionen der Alpenwelt führender Strassen sich die Verhältnisse daselbst viel besser gestaltet haben. Bahn- und Strassenbau wurden in Tirol von Staat und Land ziemlich begünstigt, lassen freilich aber noch immer genug zu wünschen übrig.

Der Brenner-, Pusterthal- und Arlbergbahn*) als Hauptbahnen folgten bald mehrere Localbahnen, wie Mori-Riva, Bozen-Meran, zuletzt die Valsuganabahn, welchen Strecken die Bahn Meran—Mals—Landeck, die Fleinsthal-, die Cles-Malé-, die Bozen-Eppan-Kaltern-, die Zillerthalbahn etc. nunmehr folgen sollen.

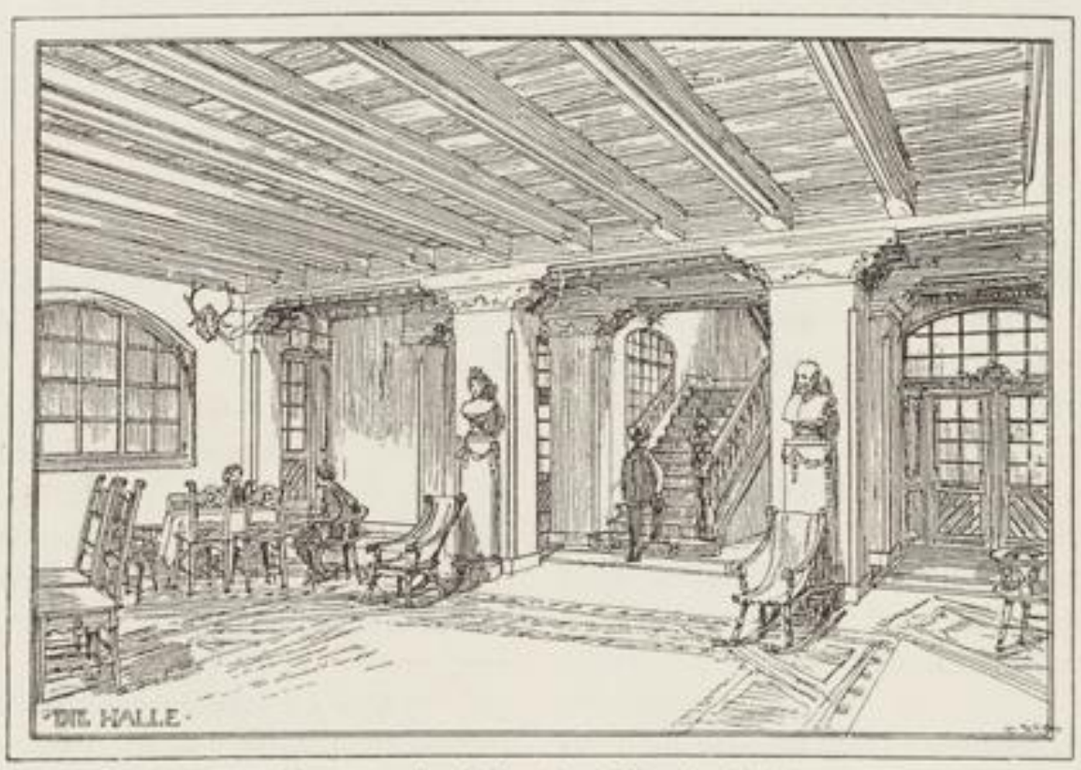


Fig. 25. Ansicht der Eintrittshalle.

Neben den, durch die Bahnen heute zurückstehenden prächtigen Kunststrassen über den Brenner (1362 m), den Arlberg (1303 m), die Höhlensteiner - Ampezzanerstrasse (1544 m) etc. etc. spielt jene grossartige, in Europa höchst geführte Poststrasse über das Stilfserjoch (2757 m) noch heute die grösste Rolle; dazu kommen jene über den Rollepass (1956 m), über den Reschenscheideck (1494), die Mendelstrasse (1353 m) etc. Neuestens hat das Land Tirol die Fortsetzung der klammartigen Eggenthalstrasse von Wälschnoven (1184 m) aus über den Karessapass (1750 m) bis nach Vigo (1262 m) im Fassa-

*) Der Arlbergtunnel (1311 m), der höchste Punkt der Arlbergbahn, ist zugleich der höchste Tunnel Europas, der St. Gotthardtunnel liegt nur 1154 m, der Mont Cenistunnel 1294 m hoch.

thale durch den k. k. Ingenieur Riehl zur Ausführung gebracht, welche demnächst ihre Fortsetzung bis Canazei finden soll und auf diese Weise die Dolomiten Südtirols von Bozen her noch besser als bisher erschliessen wird.

Aehnliche höchst romantische Felsenthalstrassen, wie die des Eggenthales, sind jene des Sarcades Sarnthales u. s. w.; zahlreiche kleinere Hochgebirgsstrassen führen zu luftigen Höhen, so jene von Pinzolo nach Madonna di Campiglio, welche ein Holzhändler erbaute, um das oben geschlagene Holz nach Trient bringen zu können, wie jene nach Ratzes, Bad Dreikirchen, Dimaro-Campiglio und nach hundert anderen Höhe-Orten Tirols.

In letzterer Zeit wurden durch private Mittel zwei höchst dankenswerthe Strassenherstellungen zu Wege gebracht; jene nach Sulden, welche durch die testamentarische Verfügung des Sectionschefs Freiherrn von Hoffmann möglich wurde, der hiefür als Grundstock fl. 20 000 hinterliess, und jene in das Kaprunerthal, welche durch die Munificenz des Kaisers und des regierenden Fürsten von und zu Liechtenstein zu Stande gebracht wurde und fl. 92 000 kostete. Die meisten dieser Strassen führen, wie erwähnt, in die grossartige Hochgebirgswelt Tirols, entweder in das hochinteressante, romantische Gebiet der Dolomiten oder in die majestätische Welt der Gletscher- und Schneeregion und erschliessen damit Tirol dem Fremden-Grossverkehr.*)

*) Wie lange dauerte es, bis der Schafberg (1780 m) eine Bahn erhielt; der Schneeberg bei Wien, Ferleithen (1147 m), Heiligenblut (1404 m), die Hohe Salve (1824 m), die Schmittenhöhe (1956 m), das Kitzbühelhorn (1994 m), das Rittnerhorn (2257 m), der Schlern (2561 m) und noch viele andere herrliche Punkte entbehren bis heute ähnlicher Alpenbahnen oder Auffahrtsstrassen, die sich bei dem zu erwartenden grossen Verkehre gewiss rentiren würden.

Wie in den österreichischen Alpenländern überhaupt, so gab es und gibt es auch in Tirol, an den ehemaligen, nun zum Theil durch die Bahnen in den Hintergrund gedrängten Hauptverkehrswegen und in den von hier abzweigenden Thalaufgängen wohl viele alte, gemüthliche Häuser, wo der weniger anspruchsvolle Gast gut aufgehoben und nach bester Möglichkeit verpflegt wurde, resp. wird. In Tirol kommen dann noch zahlreiche Bauernbäder (Badeln) und Curatshäuser (Wohngebäude der Pfarrverweser) hinzu;*) alle diese, sowie die alten Posthaltereien und manche Bauten klösterlichen Ursprungs trachteten im Laufe der Zeit durch Um- und Zubauten, durch bessere Einrichtung etc. mehr Comfort zu schaffen; alle aber bieten durchwegs eine kräftige, geschmackvolle (Tiroler) Hausmannskost.

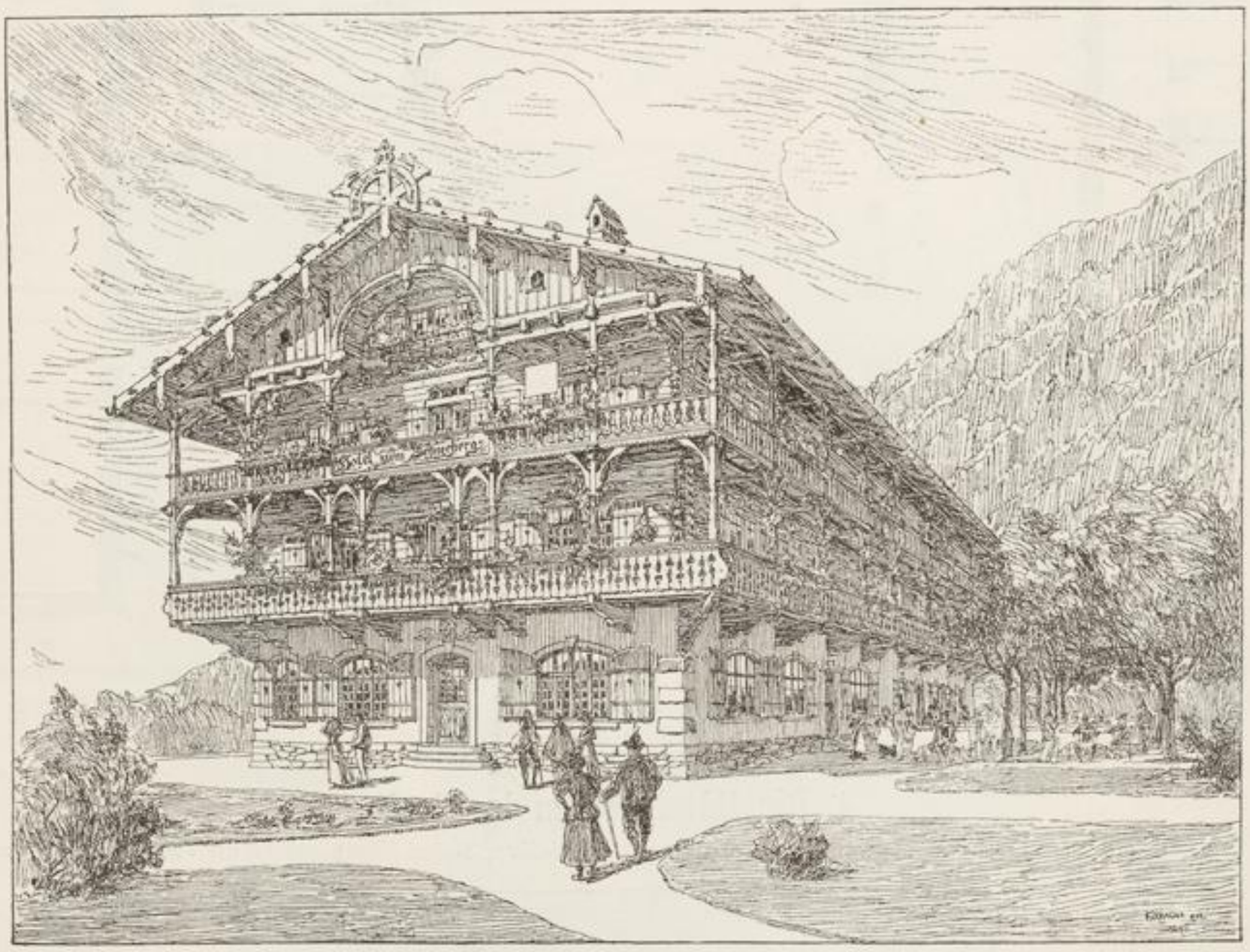


Fig. 26. Perspectivische Ansicht des „Puchberg-Hôtel".
(Architekten: Fellner & Helmer in Wien.)

Hôtels aber mit modernem Comfort gab es selbst in grösseren Städten Tirols und auch der übrigen österreichischen Alpenländer noch lange nicht. Erst durch den Ausbau der Bahnen und die Herstellung vieler Gebirgsstrassen und Wege wurde auch in dieser Beziehung vieles anders und besser.

So entstanden in den grösseren Städten Tirols, in Innsbruck, Bozen, Meran, Trient, in Landeck, Bregenz etc. neue, bequeme Hôtels und fingen dieselben allmälig an, auch in das Hochgebirge hinauf sich anzusiedeln, wie im Ampezzothale (Landro, Schluder-

*) Von der sehr grossen Zahl Tiroler Sommerfrischen etc. mögen hier genannt sein: Lienz (667 m), Achensee (930 m), Gossensass (1061 m), Bad Dreikirchen (1101 m), Niederdorf (1158 m), Innichen (1161 m), Ratzes (1200 m), Eggerhof (1200 m), Toblach (1204 m), Rabbibad (1249 m), Neupraxs (1325 m), Bad Moos (1331 m), Bad Pejo (1357 m), Mendelhôtel (1354 m), Brennerbad 1362 m), Altpraxs (1377 m), Obladis (1382 m), Landro (1407 m), Schluderbach (1442 m), St. Martino (1465 m), Trafoi (1546 m), Madonna di Campiglio (1553 m), St. Gertraud (1840 m), Obergurgel (1900 m) etc. etc.

bach, Cortina), in Madonna di Campiglio, St. Martino di Castrozza, auf der Mendel u. s. w.

Manche der Tiroler Hôtels sind direct aus klösterlichen Resten entstanden und von klösterlicher Seite her errichtet worden, wie z. B. der Fürstenhof am Achensee, Paneveggio (1575), St. Martino di Castrozza (1465), Madonna di Campiglio (1553), Ospitale (1474) u. s. w.

Nach Paneveggio und St. Martino di Castrozza gelangt man entweder vom Karessapass oder Vigo im Fassathal her, oder von der Südbahn aus — bei Neumarkt hinein — über Cavalese zuerst nach Paneveggio und mitten durch prächtigen Staatsforst hinauf über den Rollepass (2031 m), herab nach St. Martino oder aber von Trient her durch das jetzt von einer Bahn durchfahrene Val Sugana über Primär nach St. Martino (1465 m) hinauf. Dort erhebt sich das von Panzer ausgezeichnet geführte „Hôtel des Dolomites", ein neuerer Bau mit grossem Zubaue; dem Ganzen ist eine grosse Terrasse vorgelagert, von welcher ein prächtiger Blick in das Primärthal hinein, mit grossartigen Bergketten und schönem Abschlusse in der Ferne gestattet ist.

In nächster Nähe von St. Martino erhebt sich gegen den Rollepass zu der prächtige Cimon della Palla (3345 m), eine Felsnadel höchst eigenthümlicher Gestaltung, welche in ihrer Form etwas an das Matterhorn erinnert und daher das Matterhorn Tirols heisst.

Die vielbesuchte, schon öfter genannte Sommerfrische Madonna di Campiglio (1553) wird zumeist entweder von Trient, auch zu Wagen durch das Sarcathal über Pinzola erreicht oder von Bozen her über die Mendel (1354 m), über Cles — durch das Nonthal bis Dimaro — auf der Fahrstrasse, von da auf einem Saumwege über den Pass Carlo Magno (1642 m) aufgesucht.

Das Hôtel daselbst ist ein Conglomerat von, nach und nach regellos aufgeführten Bauten, in deren Mitte eine Capelle sich breit machte, welche nunmehr abseits neu erbaut wurde; an deren früherer Stelle ist jetzt ein grosser Speisesaal (von Musch & Lun in Meran) erbaut. Die Umgebung ist grossartig an prächtigen Thälern mit wildromantischen Seen und zerrissenen und zerklüfteten Bergketten, darunter insbesondere die Brentagruppe, deren höchster Punkt, die Cima Tosa, 3179 m hoch ist. Der Monte Spinale (2017 m), nächst Madonna di Campiglio, gewährt eine hübsche Rundsicht auf die fernen Gletschergebiete.

Toblach. Im Folgenden mag speciell ein Werk der Südbahn näher besprochen sein. Der Personenverkehr durch das Pusterthal war in den ersten Jahren nach der Eröffnung ungemein schwach, trotz der vielen schönen Querthäler mit ihren vortheilhaften Aufstiegen in die Hochgebirgswelt und trotz der vielen günstigen, als Sommerfrischen geeigneten Punkte und trotz des einzig dastehenden Höhlensteiner- (Ampezzo-) Thales, da die Unterkünfte fast Alles zu wünschen übrig liessen; von Toblach bis incl. Cortina waren kaum 40—50 Betten zu finden. Durch private Mittel liess sich nichts erzielen; endlich gelang es dem damaligen General-Director der Südbahn Dr. Schüler, den Verwaltungsrath dahin zu bewegen, fl. 60 000 für die Erbauung eines Hôtels in der Station Toblach, am Eingang in das Ampezzothal zu verwenden, wofür das Hôtel, das Mobilar, die Wasserbeschaffung etc. hergestellt werden mussten, was 1878 mit fl. 62 800 Baukosten auch wirklich geschah.

Nun aber wollte Niemand das vollständig eingerichtete Hôtel übernehmen, nicht einmal die Wirthe der nächsten Orte; nach längerem verstand sich hiezu endlich der Hôtelbesitzer Ueberbacher von Bellevue in Gries unter der Bedingung, dass er im 1. Jahre keinerlei Pacht zu zahlen und noch gewisser Beneficien theilhaftig werde. Schon die erste Saison liess sich aber sehr günstig an, so dass Ueberbacher selbst einen mehrjährigen Vertrag, unter, für die Südbahn günstigen Bedingungen abzuschliessen suchte. Schon 1885 kaufte die Witwe Ueberbacher's, welche sich als eine ebenso ausgezeichnete Wirthin wie Leiterin erwiesen hatte, das Etablissement an, welches während seines 15jährigen Bestandes bereits viermal und zwar immer recht ansehnlich vergrössert werden musste. 1885 durch den Ingenieur Heller, 1892 und später wieder nach den Plänen des ursprünglichen Architekten Ritter v. Flattich.

Das Hôtel ist bis jetzt das grösste Alpenhôtel Oesterreichs; es zählt 220 Zimmer und Salons, mehrere sehr grosse Speisesäle, Spiel- und Musiksäle, Rauchzimmer etc.

Daneben erstanden, knapp an der Station weitere Privathôtels und im ganzen Ampezzothale, in Landro, Schluderbach, Ospitale und vornehmlich in Cortina wurden Hôtels errichtet und im Laufe der Zeit vergrössert und verbessert; der Fremdenzug ist ein sehr bedeutender geworden und zu beklagen ist nur, dass bis heute durch das lange und sonst ziemlich langweilige Pusterthal noch immer kein Eilzug und kein Speisewagen geht, denn was „Eilzug" genannt wird, ist ein Bummelzug bester Classe, welcher bei jeder, selbst der elendsten Haltestelle anhält.

(Der grosse Erfolg des Toblacher Hôtels ermuthigte Dr. Schüler, auch die schon erwähnten Hôtels auf dem Semmering und in Abbazia zu bauen und zwar mit gleich grossem Erfolge, so dass auch hier stets Zubauten auszuführen nöthig wurden.)

In Fig. 27—33 ist das Dolomiten-Hôtel „Toblach" in seiner Anlage 1878 und in seinen Vergrösserungen ersichtlich. Das Hôtel wurde im Juli 1878 eröffnet; die Kosten betrugen für: Grundeinlösung und Vorarbeiten 7100 fl.; Canäle 2700 fl.; Wasserleitung, Aborte, Bäder etc. 3275 fl.; Baukosten 40.100 fl.; diverse Unkosten 328 fl.; Gesammtkosten 62.800 fl. für die erste Anlage. Ein Bild der jetzigen Hôtelanlage ist auf Blatt 3 dargestellt *).

Der glänzende Erfolg mit dem Toblacher-Hôtel ermuthigte Dr. Schüler dann zur Errichtung der grossen Hôtelanlagen auf dem Semmering und in Abbazia, welche einen gleichen Erfolg aufzuweisen haben.

Zell am See. Seitens der Kaiserin Elisabethbahn wurde vor Jahren das grosse, hübsch gelegene Hôtel in Zell am See (759 m) und das Hôtel zu Tarvis (734 m) erbaut; beide Hôtels haben aber nicht jene vorzügliche Lage, wie jene von der Südbahn erbauten; sie sind — besonders „Zell am See" — zu nahe der Station, dem Lärme und Getriebe viel zu viel ausgesetzt und daher für längeren und ruhebedürftigen Aufenthalt weniger geeignet. Die Staatsbahnen aber hätten der vorzüglichsten Punkte im Alpengebiete genug, wo mit vollster Sicherheit der grösste Erfolg, d. h. die beste Rentabilität erwartet werden könnte.

Das Hôtel in Zell am See ist von der früheren Kaiserin Elisabethbahn erbaut. Diese Anlage ist in Fig. 34—37 dargestellt und ein Bild der schönen Gesammtlage ist auf Blatt 3 gegeben. Die Bauten sind nach den Plänen des Baudirectors Bischoff ausgeführt, und zwar in sehr zierlichem Riegelwandbau.**) Aus dem Lageplane, Fig. 34, sind die einzelnen Bauten ersichtlich.

Kesselfall-Alpenhaus. Abseits der nördlichen Transversal-Bahnlinie Tirols liegt ein neues Alpenhôtel: das „Kesselfall-Alpenhaus" (1056 m) im Kapruner Thale. Der Bau der von Zell am See in das Kaprunerthal führenden, zumeist durch schönen Hochwald sich aufwärts ziehenden Strasse ist unter dem Protectorate des Erzherzogs Rainer, durch namhafte Spenden des Kaisers, des regierenden Fürsten von und zu Liechtenstein etc., durch die besonderen Bemühungen der Section Austria des deutschen und österreichischen Alpenvereines (resp. der Section Zell am See) zu Stande gekommen und hat, wie schon erwähnt, fl. 92 000 gekostet; sie wurde angelegt, um die vielfachen Schönheiten, die grossartigen Gebirgsscenerien dieses Thales, darunter die Sigmund-Thun-Klamm,

*) Die Pläne der Südbahnhôtels wurden dem Verf. seitens der Südbahn in freundlichster Weise zur Verfügung gestellt.

**) In liebenswürdigster Weise wurden die Pläne von Sr. Excellenz dem Eisenbahnminister R. v. Guttenberg zur Verfügung gegeben.

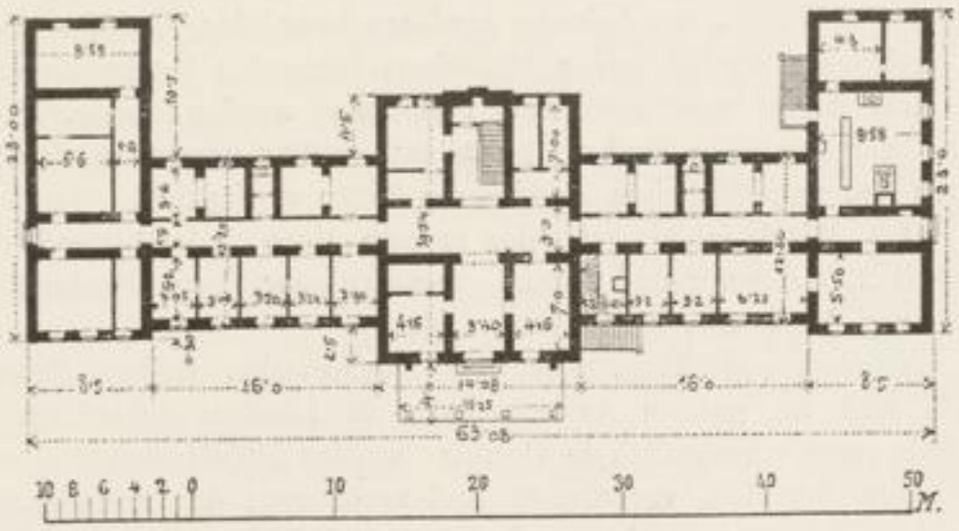


Fig. 27. Erdgeschoss.

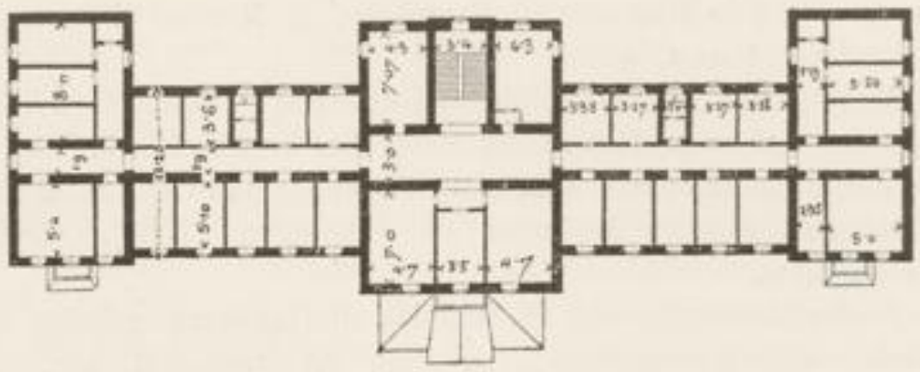


Fig. 29. II. Stockwerk.

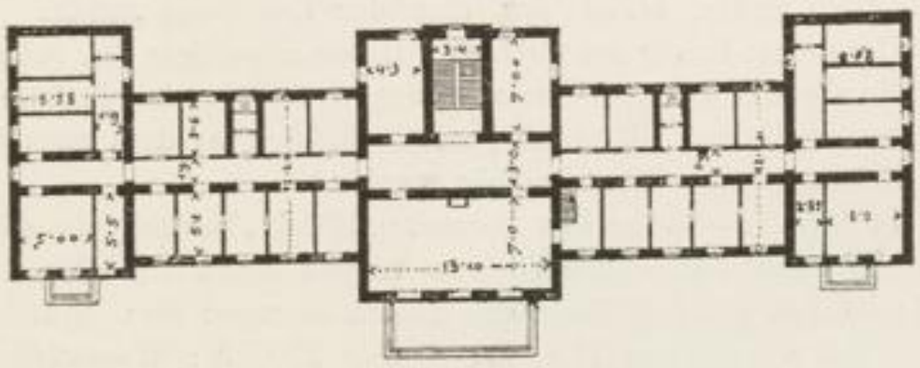


Fig. 28. I. Stockwerk.
Das Dolomiten-Hôtel „Toblach". (Arch. W. v. Flattich.)

Fig. 30. Hôtel „Toblach" Lageplan.

Fig. 31. Querschnitt.

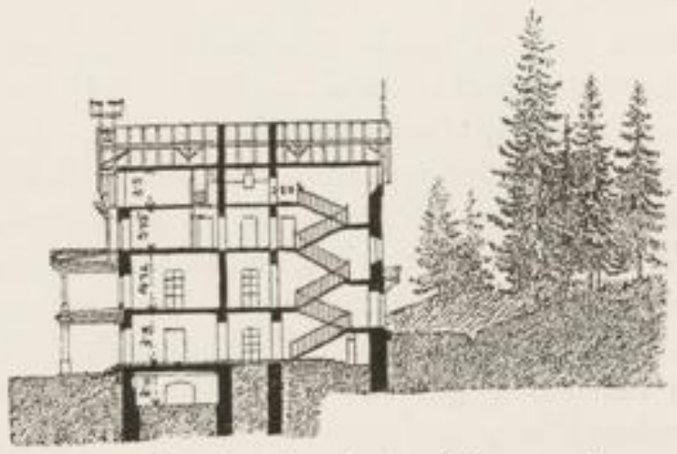


Fig. 32. Schnitt durch das Treppenhaus.

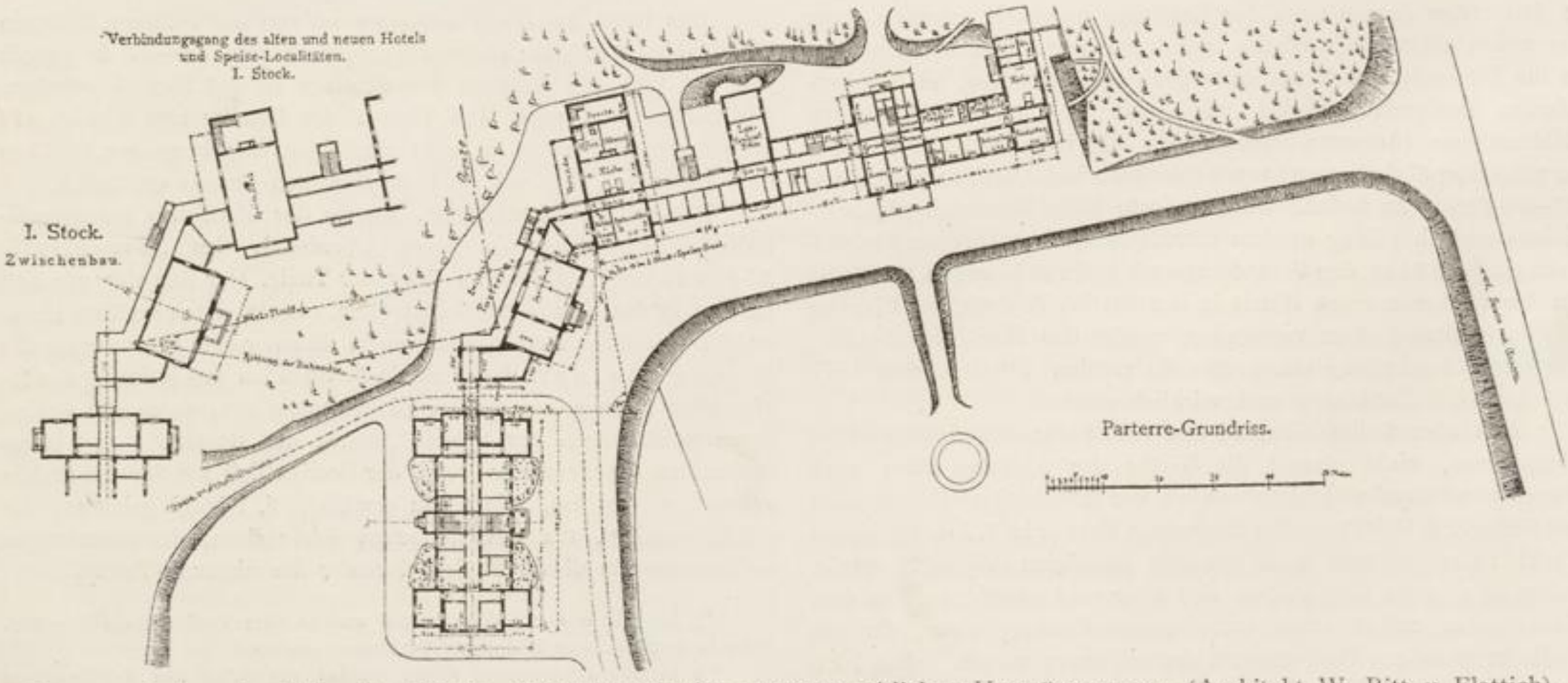


Fig. 33. Anlage des Dolomiten-Hôtels „Toblach" mit den späteren seitlichen Vergrösserungen. (Architekt W. Ritt. v. Flattich).

den Kesselfall, den Wasserfallboden (1621 m) und vor allem den majestätischen Thalabschluss des Moserbodens (2110 m) mit den verschiedenen Uebergängen dem Fremdenverkehr bequem zu erschliessen.

Mit dem Plane der Herstellung dieser Strasse erstand zugleich auch die Idee der Errichtung eines Hôtels in der Nähe des Kesselfalles, welches der bekannte Wirth der Schmittenhöhe, J. Gassner, nach den Plänen seines Bruders, des Bezirksingenieurs von Zell am See, Nicolaus Gassner, nach Art der Pinzgauer Holzhäuser 1896 erbauen liess; die gesammten Arbeiten führte der genannte Ingenieur aus; die Herstellung aller Arbeiten (alle Vorarbeiten, wie Strasse, Bau des Gebäudes etc.) nahm nur $1^3/_4$ Jahre in Anspruch. Da nur ein Saumweg zur Baustelle führte und fast Alles nur von Menschen hinauf getragen werden musste, wurde zuallererst eine Säge erbaut, derart, dass 18 m lange Bauhölzer und die nöthigen Bretter geschnitten werden konnten. Die vorher, zur Herstellung des Gerinnes der Säge hinaufgebrachten Bretter kosteten fl. 1·80 bis fl. 2·20 pro Stück.

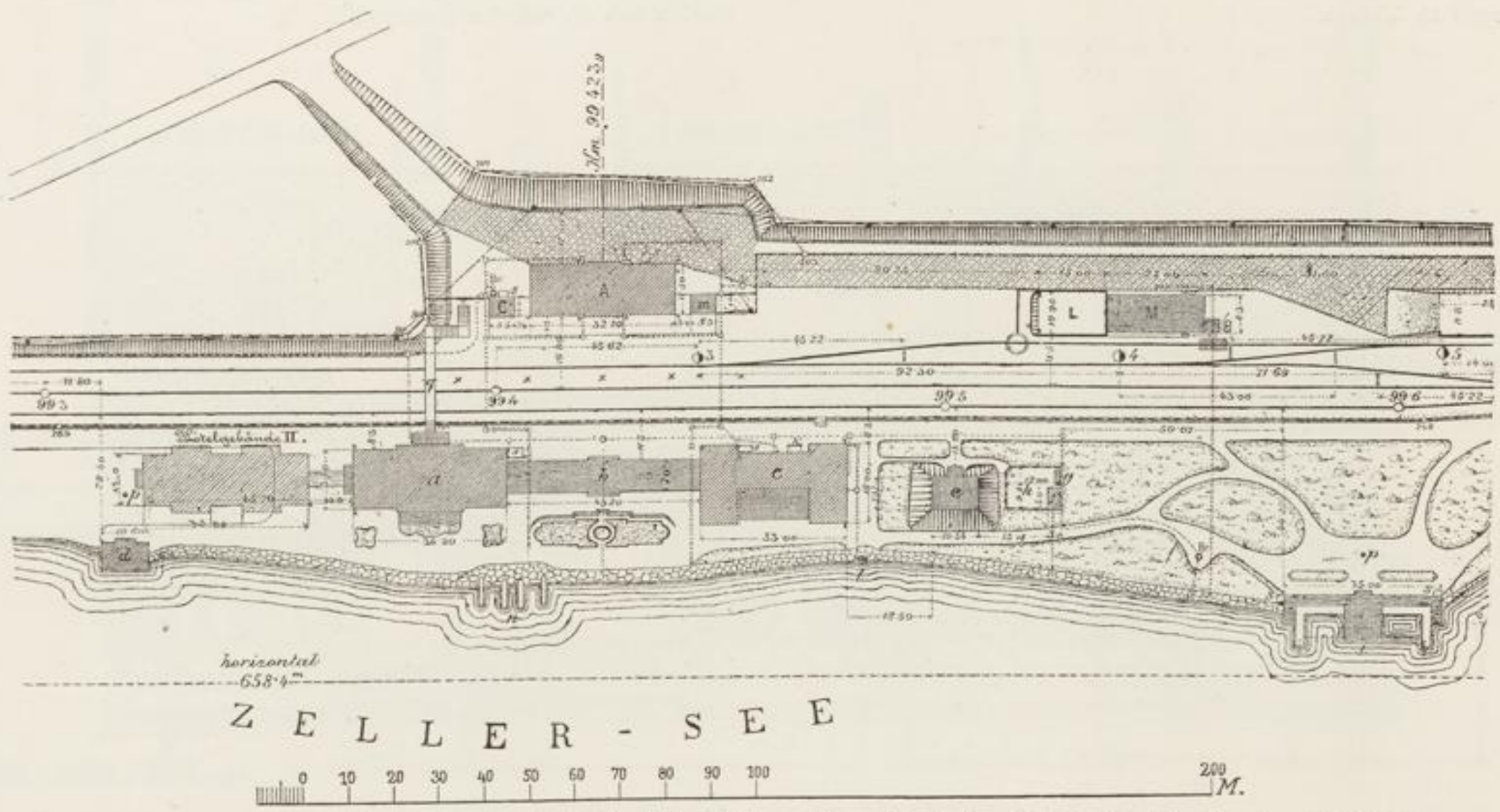


Fig. 34. Station und „Kaiserin Elisabeth-Hôtel“ in Zell am See. (Nach den Plänen des Baudirectors Bischoff.)
a) Hôtelgebäude I, *b*) Veranda, *c*) Restauration, *d*) Schiffshütte, *e*) Eiskeller, *f*) Waschküche, *g*) Fischbehälter, *h*) Wirthschaftshof, *i*) Badeanstalt, *l*) Waschbühne, *n*) Landungsstege, *p*) Flaggenbäume, *q*) Geleiseübergang.

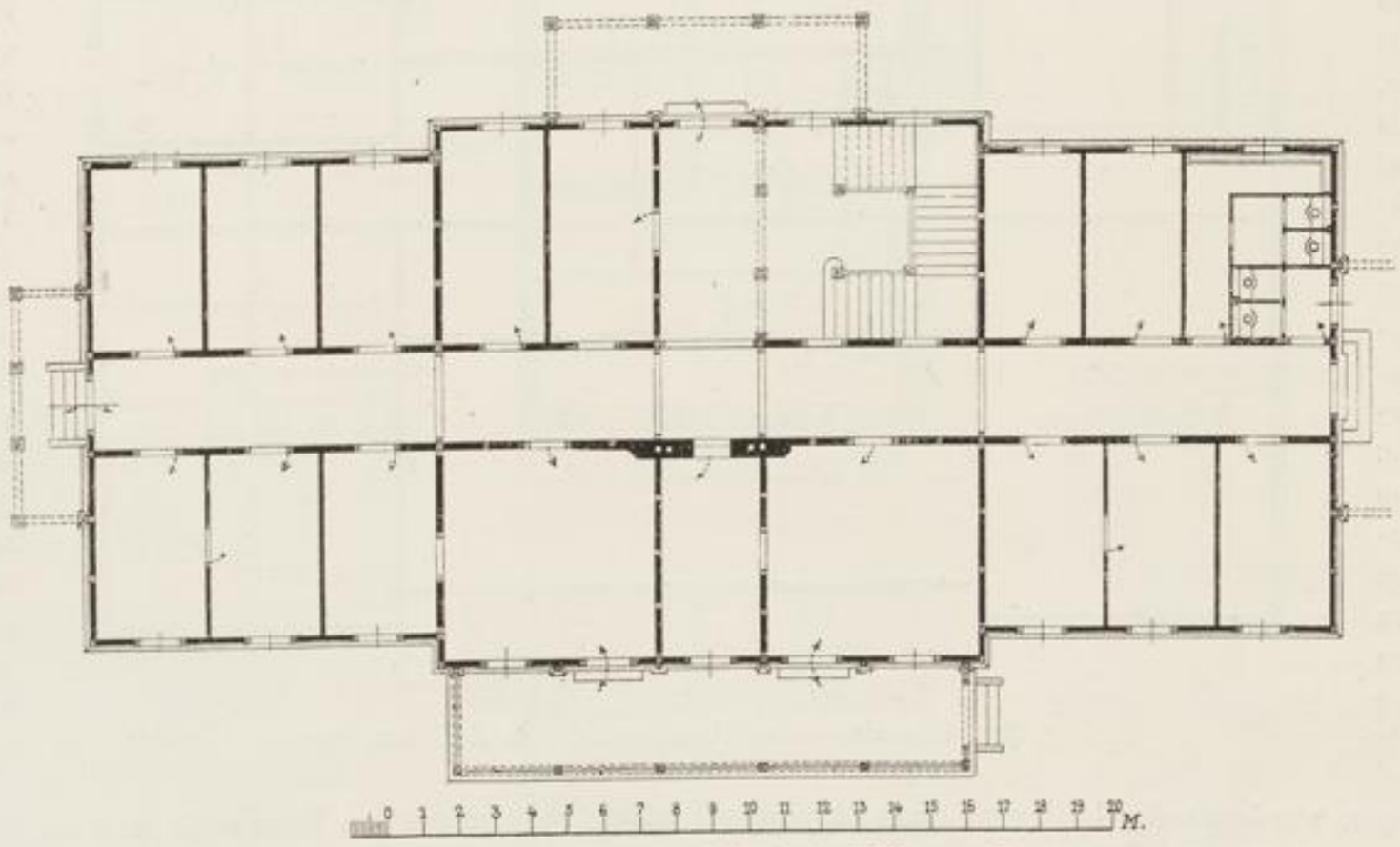


Fig. 35. Grundriss des Hôtels in Zell am See.

Als Betriebsmotor der Säge wurde ein oberschlächtiges Rad von 6 m Durchmesser und 2·80 m Breite, verwendet und dasselbe dann auch als Motor für die elektrische Beleuchtung benützt. (Für letztere ist in ähnlichen Fällen ein Wasserrad einer Turbine vor-

zuziehen, einmal wegen der Schwierigkeit der bei letzterer vorkommenden Reparaturen, aber auch weil ein Wasserrad betriebssicherer ist und für alle elektrischen Beleuchtungszwecke vollkommen genügt.)

Neben der Aufstellung und dem Betriebe der Säge wurde der Bau der Strasse möglichst forcirt, um zur Baustelle mit Wagen gelangen zu können.

der 1. Stock und die Dachetage aus Schrottwänden hergestellt wurden.

Man wählte für die Wohnräume Holzvollwände, 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; die Trennungswände wurden aus Gypsdielen hergestellt.

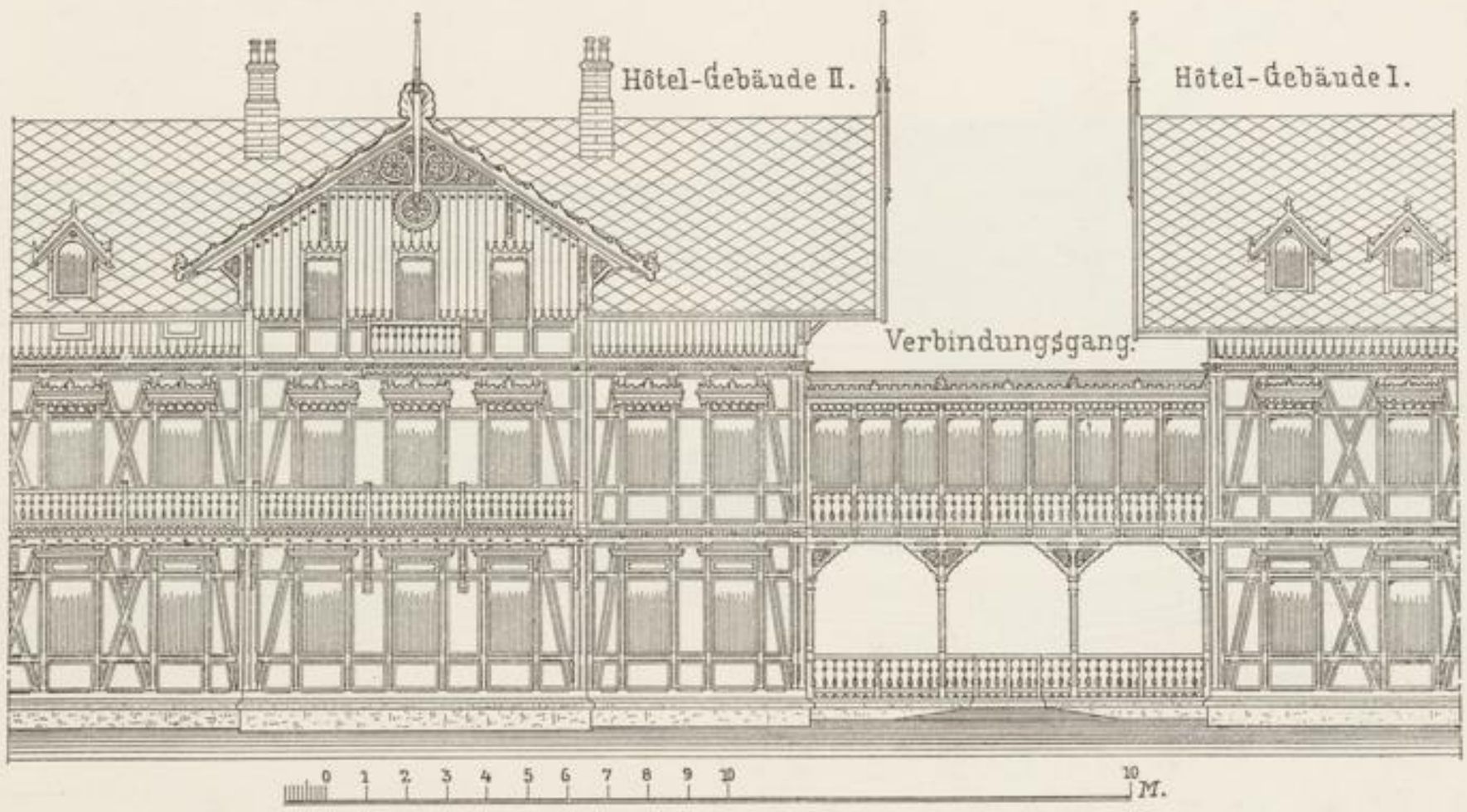


Fig. 36. Hôtels in Zell am See. Ansicht von der Südseite aus.
(Architekt Baudirector Bischoff.)

Die Bequartirung der Arbeiter bot grosse Schwierigkeiten; zuerst wurden bestehende, natürliche Höhlen als Unterschlupf benützt und dieselben nothdürftig verschlagen; auch wurden Stangen zeltartig zusammengezimmert, die Zwischenräume mit Brettern und Baumrinde geschlossen; dies gab eine schon weit bessere Unterkunft. Als die Säge bereits Bretter liefern konnte, wurde dann eine grosse Baracke erbaut, die gegenwärtig als Pferdestallung dient.

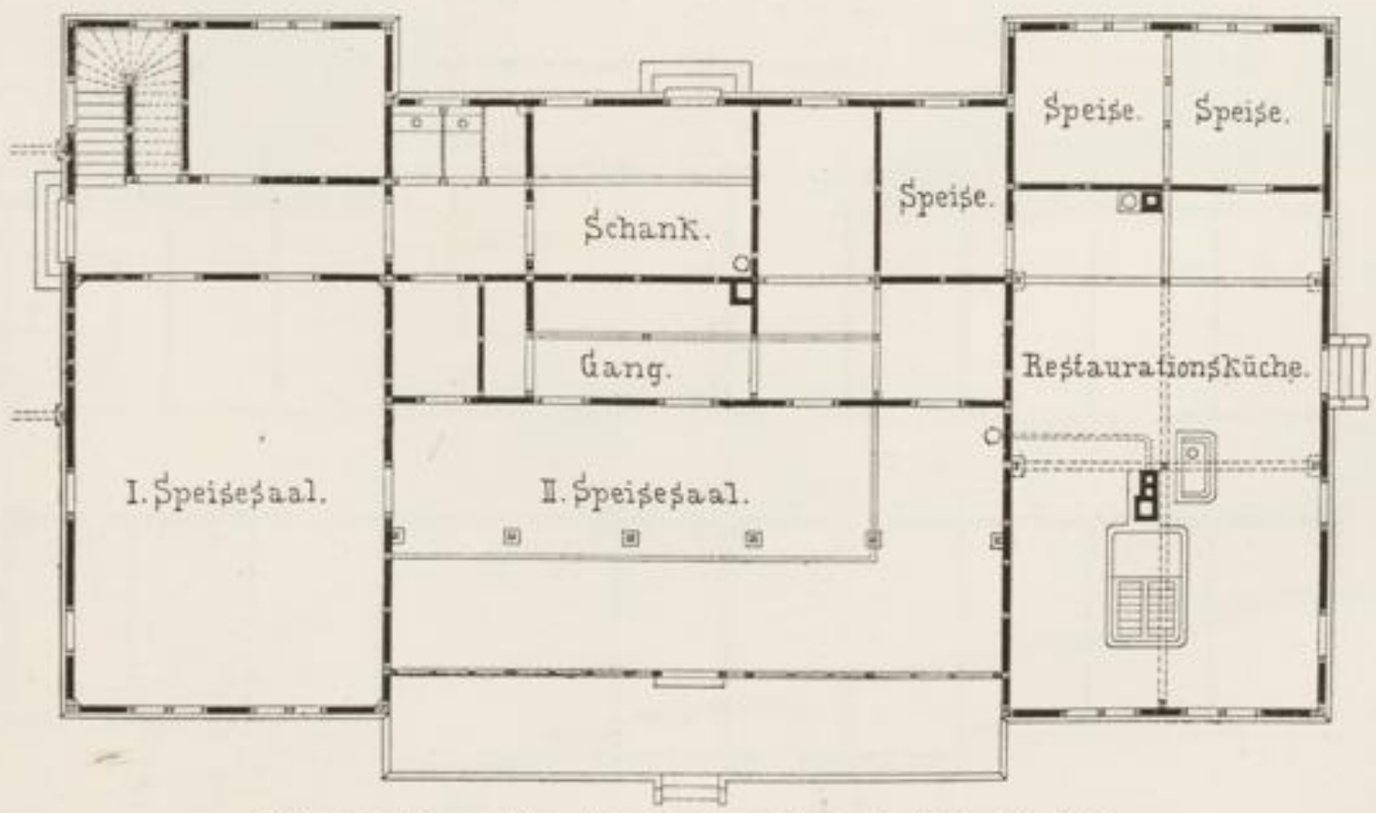


Fig. 37. Grundriss der Restauration in Zell am See.

Im Herbste konnte man das Hôtel noch unter Dach bringen und mit Lärchenschindeln abdecken; da über dem 9 m breiten und 15 m langen Speisesaal ein Längsmittelgang mit Passagirzimmern rechts und links zu liegen kam, so wurden diese Gang- und Scheidemauern der beiden Obergeschosse mittelst starker Rundeisen auf die Bundgesperre des Dachstuhles aufgehängt, wodurch die Saaldecke entlastet erscheint.

Später, im Sommer, wurde an die Gewinnung eines Bauplatzes gegangen; der Wald wurde gerodet, Felsen wurden abgesprengt, Abtragungen vorgenommen und damit der niedrigere Theil abgeglichen und auf diese Weise ein halbwegs brauchbares Bauterrain hergestellt.

Nun erst konnte man an den Hochbau denken. Derselbe sollte 30 m lang, 20 m breit und mit dem Dachgeschosse 2stöckig werden und ringsum Balkone erhalten; man fieng an mit dem Mauerwerke, welches sich nur auf das Erdgeschoss beschränkte, während

Das Hôtelgebäude steht mitten im Hochwalde und hat nicht weit den grossartigen Wasserfall des Zeferatbaches (Kesselfall), der des Abends elektrisch beleuchtet wird, was einen sehr gesteigerten, fast magischen Effect hervorbringt.

Ausser dem Hôtel bestehen auch noch zwei Dependencen, das Posthaus (mit 12 Zimmern für ständige Gäste) und das Badhaus (mit Bädern und 16 Touristenzimmern); auch ist eine Führerhütte vorhanden, mit ebenerdigem, grossem Touristenzimmer, während im oberen Stocke Räume für Führer, Träger, Kutscher etc. vorgesehen sind.

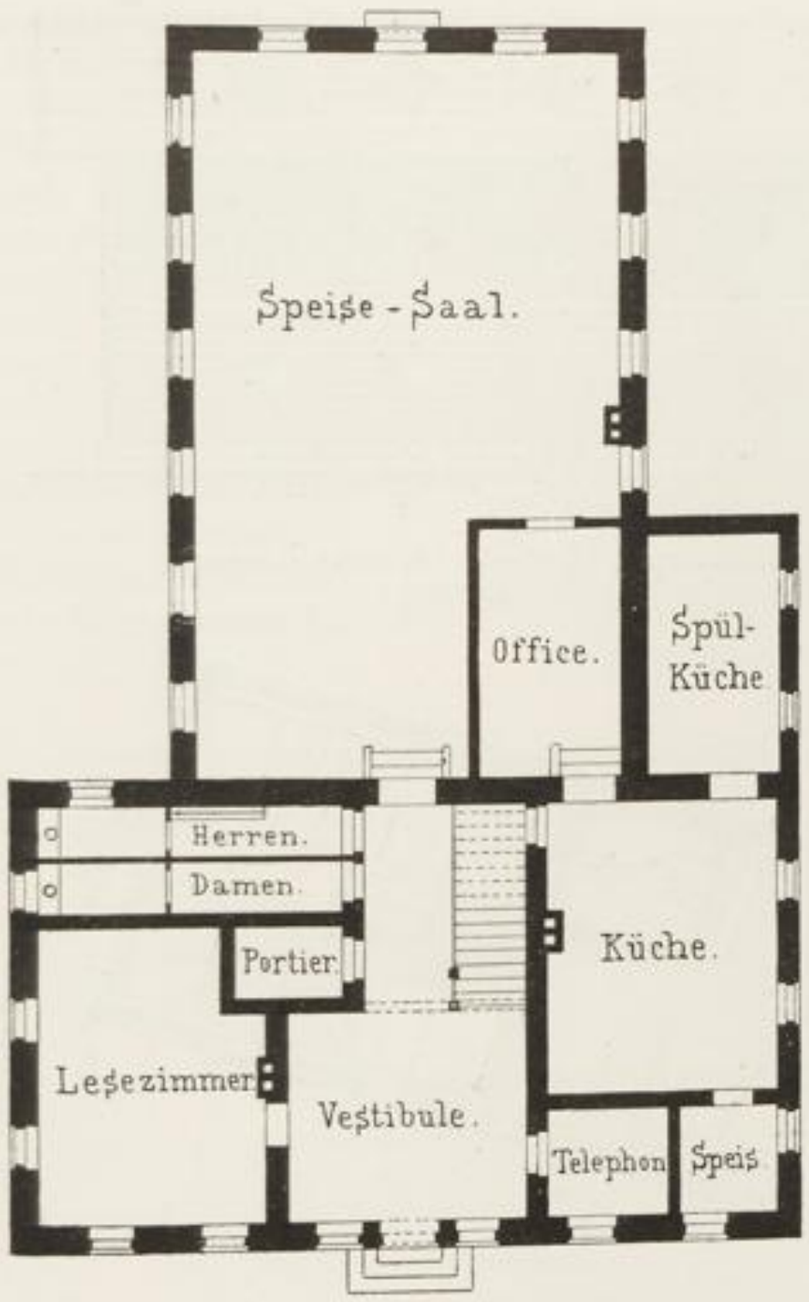


Fig. 38. Erdgeschoss.

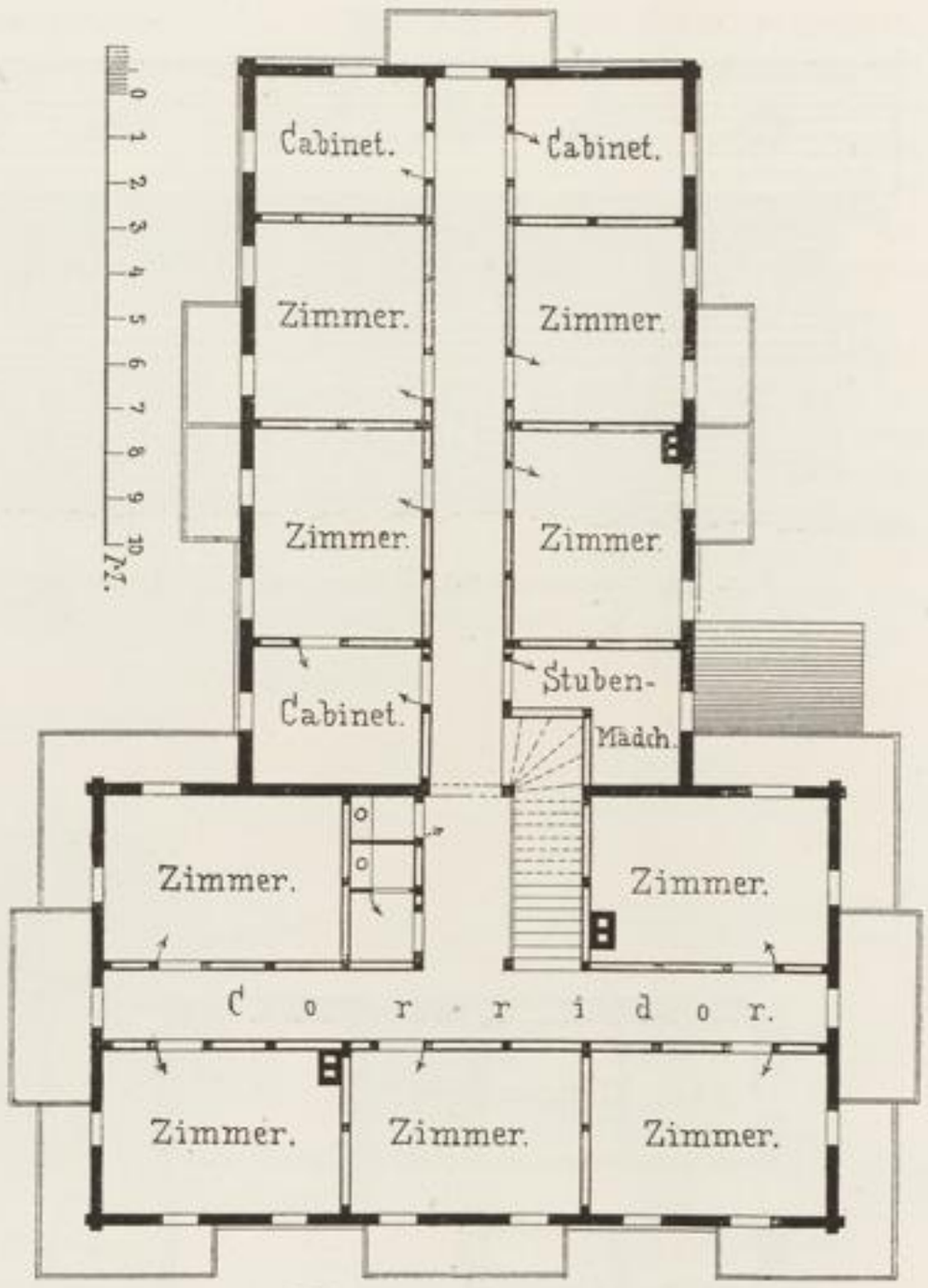


Fig. 39. 1. Stockwerk.

Fig. 38 u. 39. Grundrisse des Hôtels Kesselfall-Alpenhaus. (Architekt Ing. Nic. Gassner.)

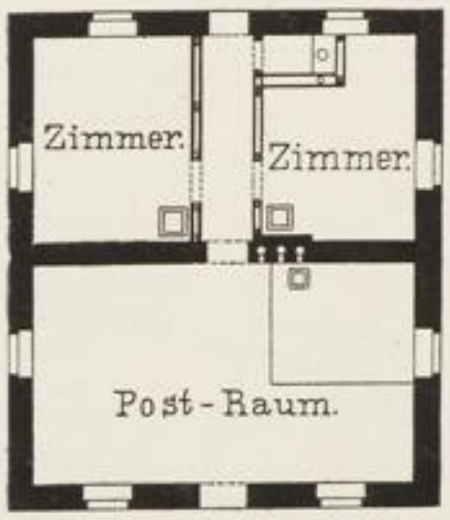


Fig. 40. Erdgeschoss.

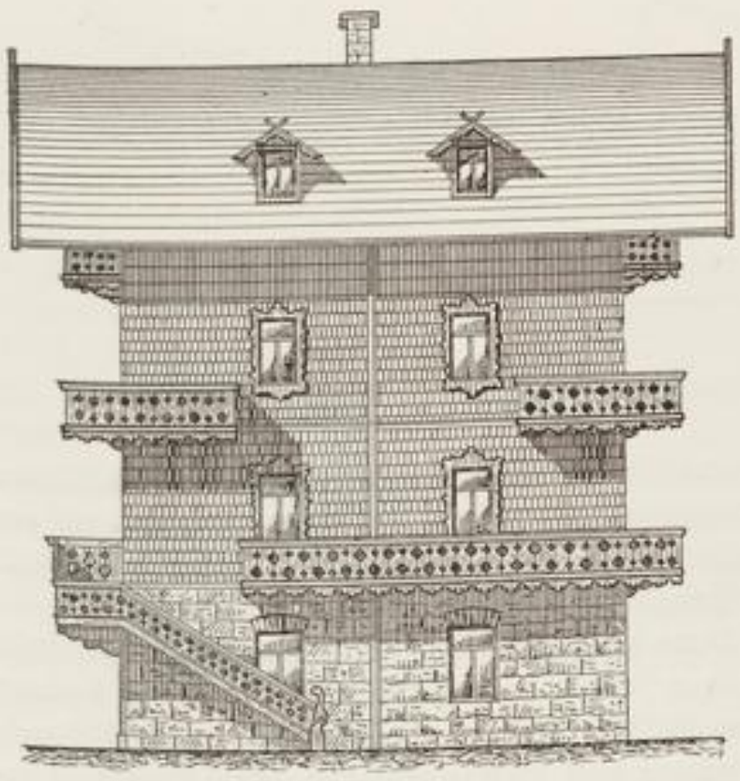


Fig. 42. Seitenansicht.

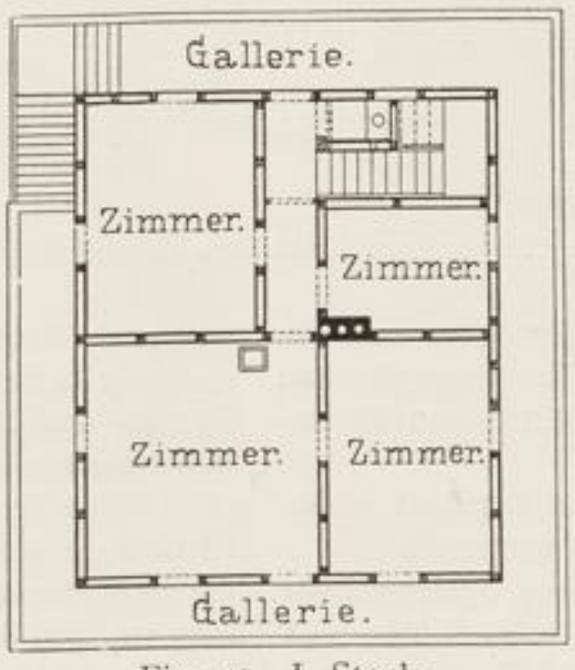


Fig. 41. I. Stock.

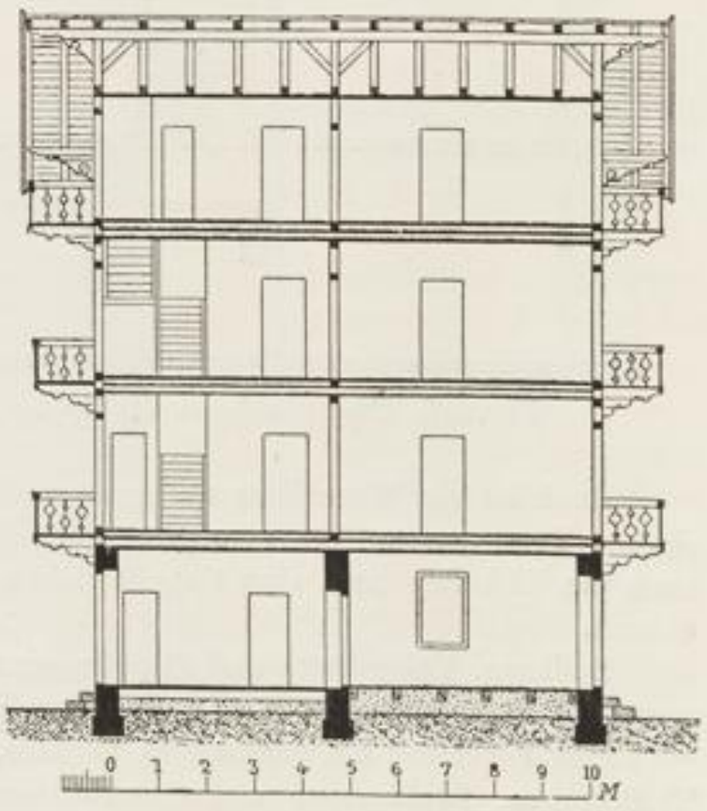


Fig. 43. Längenschnitt.

Fig. 40—43. Das Postgebäude mit Logierzimmer. (1. Dependence des Kesselfall-Alpenhauses.)

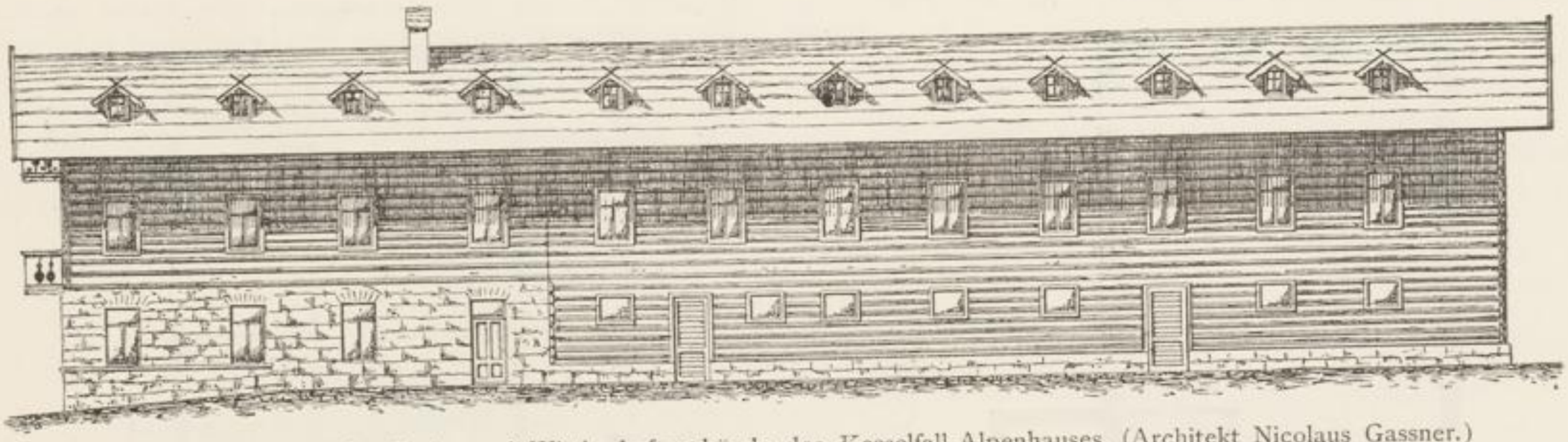


Fig. 44. Seitenansicht. Bade- und Wirthschaftsgebäude des Kesselfall-Alpenhauses. (Architekt Nicolaus Gassner.)

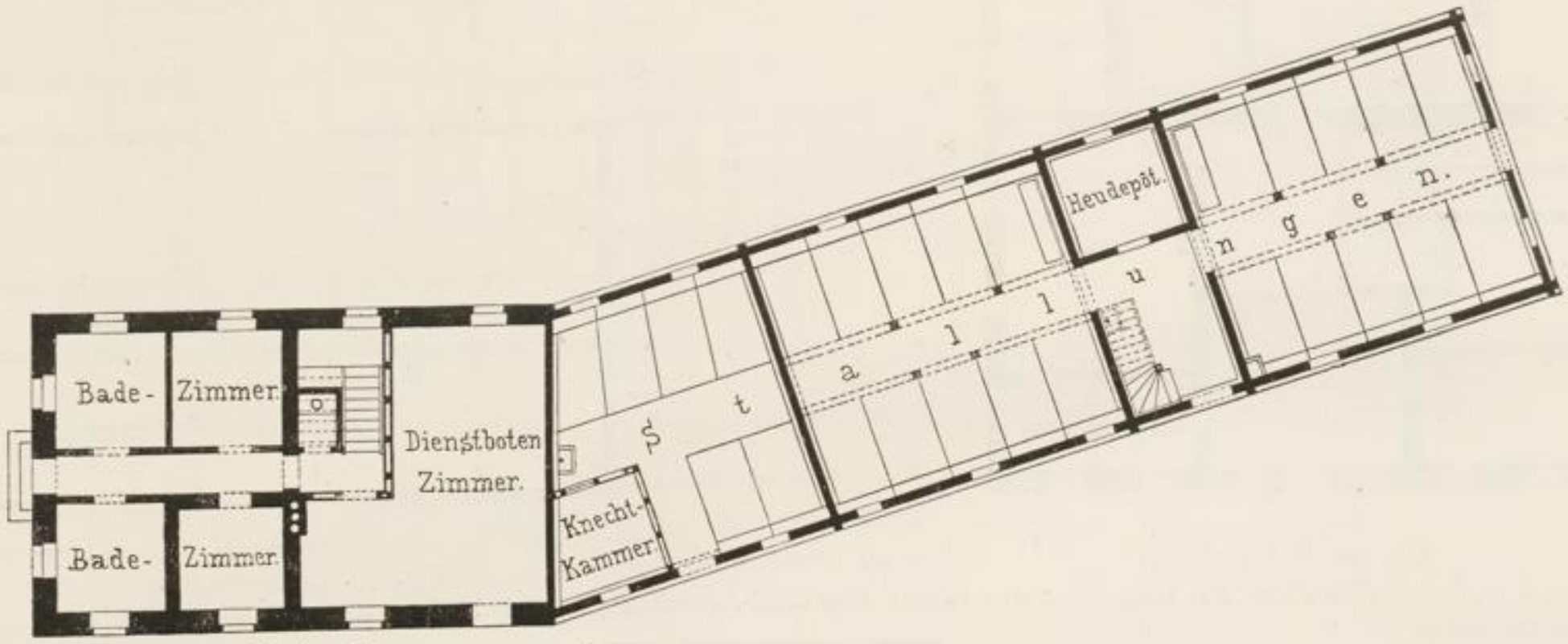


Fig. 45. Erdgeschoss.

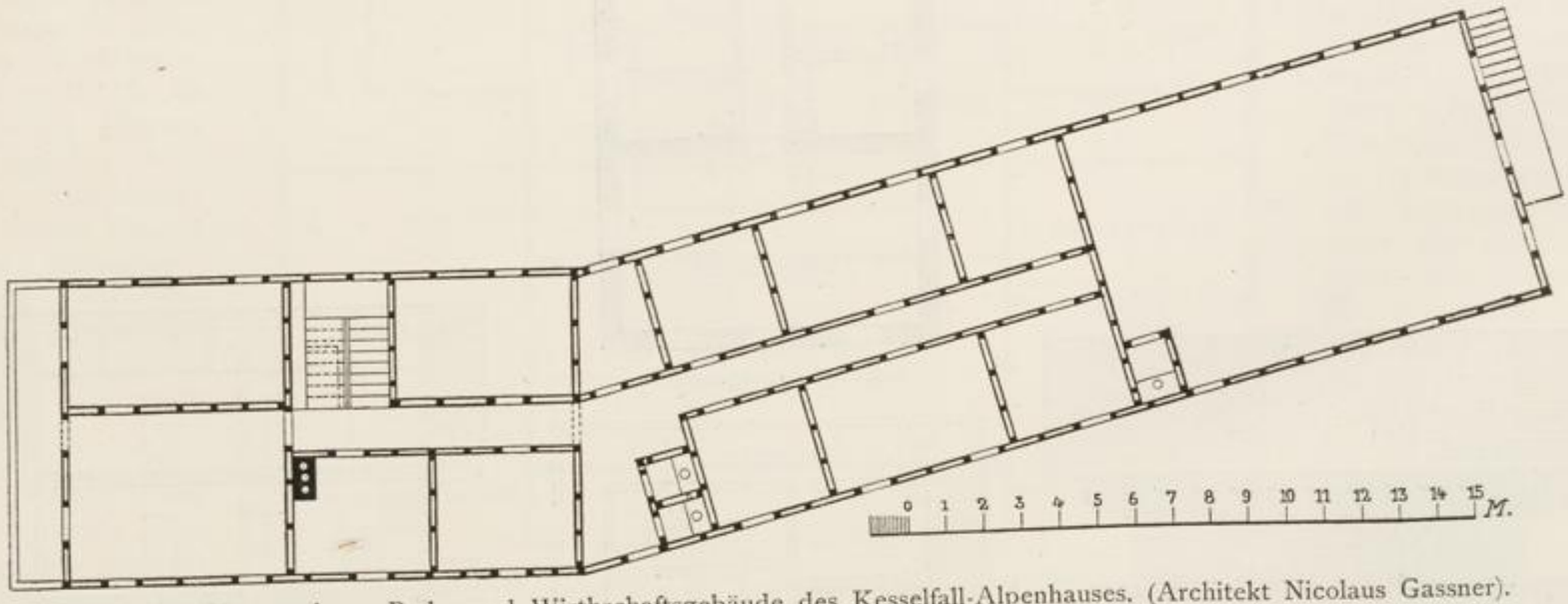


Fig. 46. Obergeschoss. Bade- und Wirthschaftsgebäude des Kesselfall-Alpenhauses. (Architekt Nicolaus Gassner).

Auch ist ein Waschhaus mit grossem Trockenboden und ein eigener Trockenraum für nass gewordene Kleider erbaut worden; auch ein Eiskeller und eine Capelle fehlen nicht dieser Höhencolonie.

Badhaus, Führerhütte und Capelle sind aus Rundholz gezimmert, das Posthaus ist in Bundwerk (Riegelbau) hergestellt.

Das Hôtel hat ein geräumiges Vorhaus, einen Speisesaal für 80 Personen, Lesezimmer und Geschäftslocale nebst Küche und Zugehör etc., während im 1. und 2. Stocke je 14 Fremdenzimmer und je ein Hauspersonalzimmer vorhanden sind; die ersteren Räume sind alle in Naturföhren getäfelt; die Möbel dieser Räume sind aus Föhren- und Zirbelholz von Tischler Stainer in Lofer hergestellt, naturgehalten oder gebeizt und mit Brandtechnik verziert.

Sämmtliche Räume sind elektrisch beleuchtet; die elektrische Einrichtung wurde von Siemens & Halske in Wien besorgt, die Dynamomaschine ist 160 Ampère stark und dient zur Beleuchtung von 250 Glühlichtern und 10 Bogenlampen; den Kesselfall erleuchten des Abends 5 Bogenlampen und eine Anzahl Glühlichter;

zu dieser in Fig. 38—55 dargestellten Anlage giebt noch Blatt 4 eine Ansicht des Hôtelgebäudes und Blatt 5 die innere Ansicht des Speisesaales.

Hôtel „Penegal“. Für viele Orte Südtirols ist Bozen der Ausgangspunkt. Die Stadt Bozen ist überhaupt ein ungemein stark aufgesuchter und höchst beliebter Centralpunkt für den Fremdenverkehr. Nach den verschiedenen Richtungen führen Thal- oder Bergstrassen in die Höhe; die bedeutendste ist die Mendelstrasse, auf welcher man nach fünf Stunden Fahrt die Mendelscharte (das Joch) erreicht, von wo ein grossartiger, einzig schöner Blick in das reiche Etschthal und auf die westlichen Dolomiten Südtirols, auf den Schlern, die Rosengartengruppe, den Latemar etc. einerseits und gegen die Brenta-, Pressanella- u. Ortlergruppe andererseits sich darbietet, der sich schon vom Penegal (1733 m), noch mehr aber vom Monte Roën (2052 m) mächtig gestaltet. Aus einer Posthalterei entstanden, durch einen Neubau vergrössert, ist das von Frau Spretter bestens geführte Hôtel Mendelhof an der Mendelscharte (1354 m), welchem Hôtel gegenüber im Jahre 1896 der grosse Neubau des Hôtels „Penegal“ (Besitz des Herrn Schrott auf Freudstein bei Eppan) als Concurrent entstand.

Fig. 47. Giebelansicht

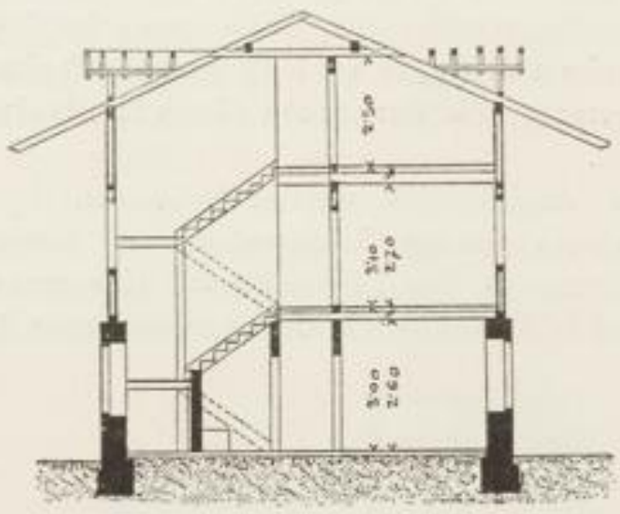


Fig. 48. Querschnitt

des Bade- und Wirthschaftsgebäudes.

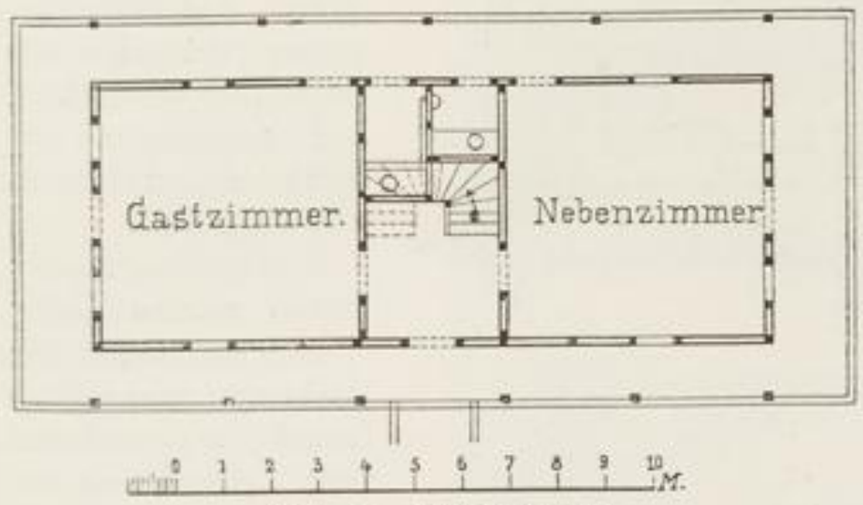


Fig. 49. Erdgeschoss

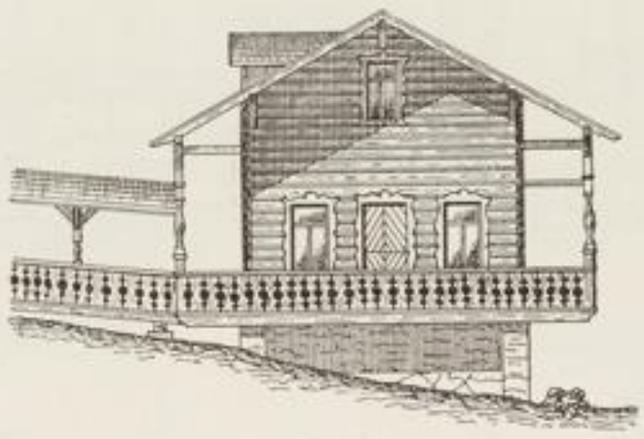


Fig. 50. Giebelansicht

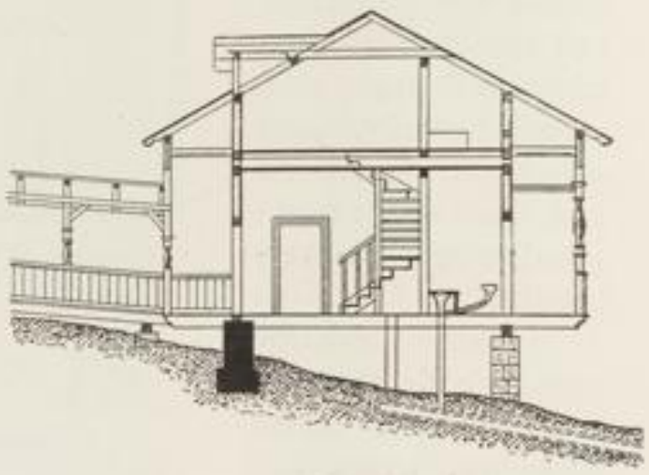


Fig. 51. Querschnitt

des Führerhauses des Kesselfall-Alpenhauses. (Architekt Nicolaus Gassner.)

Fig. 52. Souterrain

Fig. 53. Erdgeschoss

der Waschhütte des Kesselfall-Alpenhauses. (Architekt Nicolaus Gassner.)

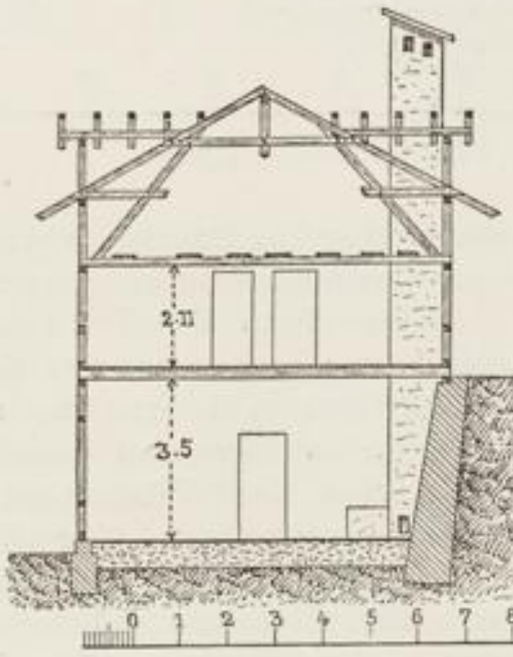


Fig. 54. Querschnitt

Fig. 55. Giebelansicht

der Waschküche.

Hôtel Penegal in freundlicher Lage und mit schönem Fernnächst dem ihm gehörigen, 24 ha haltenden Walde das Grand Hôtel Penegal, ein 104 m langes Gebäude. Die Gesammtkosten aller zusammengehörigen Bauten betrugen fl. 500 000.

Dem eigentlichen Hôtel ist seiner ganzen Länge nach eine breite Terrasse vorgelagert; der Speisesaal bietet 200 Personen Raum und steht mit der Küchenwirthschaft in bester Verbindung, während diese so angeordnet ist, dass die Hôtelgäste nach keinerlei Richtung hin molestirt werden.

blicke zählt 120 Zimmer, die fast alle vorder-, also nicht bergseitig gelegen sind; es entstand aus einem Villenbau, der durch langgestreckte rechts- und linksseitige, mit Erkern, Loggien, Balkonen, Freitreppen und Terrassen versehenen Zubauten zu einem grossen Hôtel erweitert und umgestaltet wurde; dem Walde zugekehrt liegt der 22 m lange, 12 m breite und $5\cdot_{80}$ m hohe Speisesaal mit einer auch darüber liegenden Terrasse; die Grundrisse dieses Hôtels sind in Fig. 56—57 dargestellt.

Blatt 9 giebt eine Ansicht des reizvoll gelegenen Hôtel Penegal. Das Hôtel besitzt ein eigenes Touristenhaus mit besonderer Restauration, ein Alpenhaus, das „Torgelhaus", eine grosse Wandelbahn, Kegelbahn und Schiessstätte, ein Oeconomiegebäude für 20 Kühe und 50 Schweine, eine eigene Bäckerei, Molkerei, Wäscherei, ferner grosse, vom Hôtel 40 m entfernt liegende Stallungen für 40 Pferde und Remisen; die Betriebslocalitäten sind günstig placirt, gut eingetheilt, geräumig und hell und zweckmässig miteinander verbunden.

Wurde durch Dr. Schüler die Aera der Erbauung von höchst bequemen, feinen Gebirgshôtels in Oesterreich eingeleitet, so gelangten die österreichischen Gebirgshôtels durch Dr. Cristomannos als eigentliche Alpenhôtels bester Classe, in Folge deren zweckmässiger Organisirung und wesentlichen Verbesserungen, zu einer zweiten Etappe; er studirte in Strassburg, später in Innsbruck, wurde ein leidenschaftlicher Hochtourist und war als solcher bestrebt, die grossartige Gletscherwelt und die herrlichen Dolomitengebiete Tirols auch weiteren Kreisen auf das bequemste zu erschliessen und zugänglich zu machen.

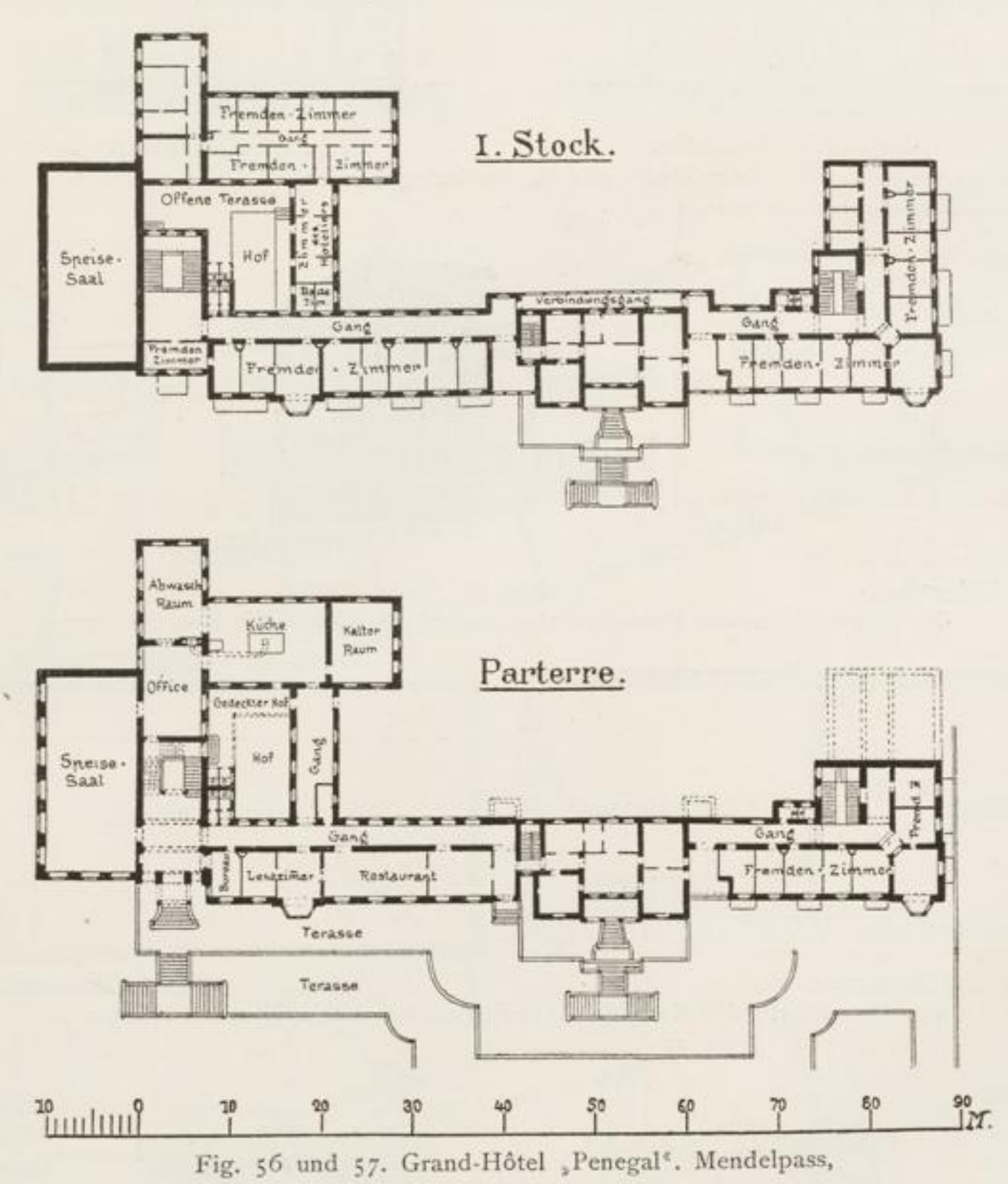


Fig. 56 und 57. Grand-Hôtel „Penegal". Mendelpass,

Als Kenner der herrlichsten Partien des Landes, erwarb er in günstigsten Lagen des Hochgebirges Wald- und Wiesenparcellen, 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-Hôtel, bildeten in der Folge eine Hôtelbau-Gesellschaft in Tirol, der auch die bekannte Bauunternehmung J. Musch & C. Lun in Meran beitrat. Für das Trafoi-Hôtel arbeitete gleichfalls Otto Schmid die Pläne aus; der Bau und das Detail des Karersee-Hôtels wurde von Musch & Lun besorgt. (Mit einer Einlage von fl. 20 000 wird man Theilnehmer der Hôtelbau-Unternehmung.)

Hôtel „Sulden". Die drei von der Hôtelbau-Unternehmung bisher hergestellten Etablissements sind jene zu Sulden (1893 eröffnet und in Fig. 58—59 dargestellt), Trafoi und Karersee (beide 1896 fertiggestellt); diese drei Hôtels stehen den berühmten Schweizer Alpenhôtels in nichts nach; es sind grossartige, besteingerichtete, jeden Comfort bietende Hôtels, mit Aufzug, elektrischer Beleuchtung, Beheizung, Post und Telegraph, grossen Vestibulen 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 Hôtels, 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.

Für diese Prachthôtels wurden solche Punkte gewählt, welche nicht nur grosse landschaftliche Schönheiten der Alpenwelt an und für sich darbieten, wie die Ortlergruppe bei Sulden und Trafoi, oder die grossartigen Dolomitengruppen des Schlern, Rosengarten und Latemar bei Karersee, sondern die zugleich auch durch ihre prachtvolle Umgebung viel Abwechslung und Reiz aufzuweisen in der Lage sind, oder aber welche als Mittel- und zeitweiliger Ruhepunkt bei einer Reihe auszuführender Hochtouren dienen sollen.

Nach all' diesen drei Hôtelanlagen geht Sommers über Tag für Tag ein ganzer Wagenpark ab, dem sich ein grosser Omnibusverkehr anschliesst.

Neben diesen Hôtels I. Classe hat die erwähnte Hôtelbau-Unternehmung auch vor, eine Reihe grosser Touristenhôtels an günstigen Punkten herzustellen, um die Hochtouristik möglichst zu heben. Im Tierserthal zwischen Rosengarten und Schlern wurde bereits das Weisslahnbad (1132 m) erbaut und soll, bis die Karerseestrasse über Vigo bis Canazei gehen wird, im Campidello (1453 m) ein gleiches errichtet werden, um den Besuch der Marmolada und der übrigen Dolomitgruppen daselbst besser zu erschliessen. Neben dem Karersee-Hôtel wurde das Anwesen „Alpenrose" gekauft und soll dasselbe zu einem grossen Touristenhôtel erweitert werden.

Für die Herstellung dieser Hôtels hat die Unternehmung Cristo-

mannos-Schmid und mit ihr die Herren Musch und Lun ein eigenes Programm aufgestellt, in welcher Art das Aeussere, die innere Eintheilung und die gesammte Ausgestaltung etc. beschaffen zu sein und der ganze Bau vor sich zu gehen hätten. Mit Rücksicht auf die kurze Betriebsdauer (kaum dreimonatliche Saison) sollten die Bauten möglichst billig, bei aber sonst solidester Herstellung ausgeführt werden.

Was den Baustyl betrifft, oder besser, was das Aeussere 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; die Tiroler Bauart gab Muster genug; die Bautraditionen des Landes (Gestaltung und Form des Aeusseren, 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.

Schon beim Suldenhôtel, noch mehr aber bei den späteren Bauten des Hôtelbau-Vereins, wurden fast ausschliesslich Tiroler benützt (für die Steinfaçaden Südtiroler, da diese mit Steinarbeiten vorzüglich umzugehen verstehen); desgleichen wurden für alle anderen Bauarbeiten, wo es nur anging, Tiroler oder doch wenigstens österreichische Arbeitskräfte und Bezugsquellen genommen.

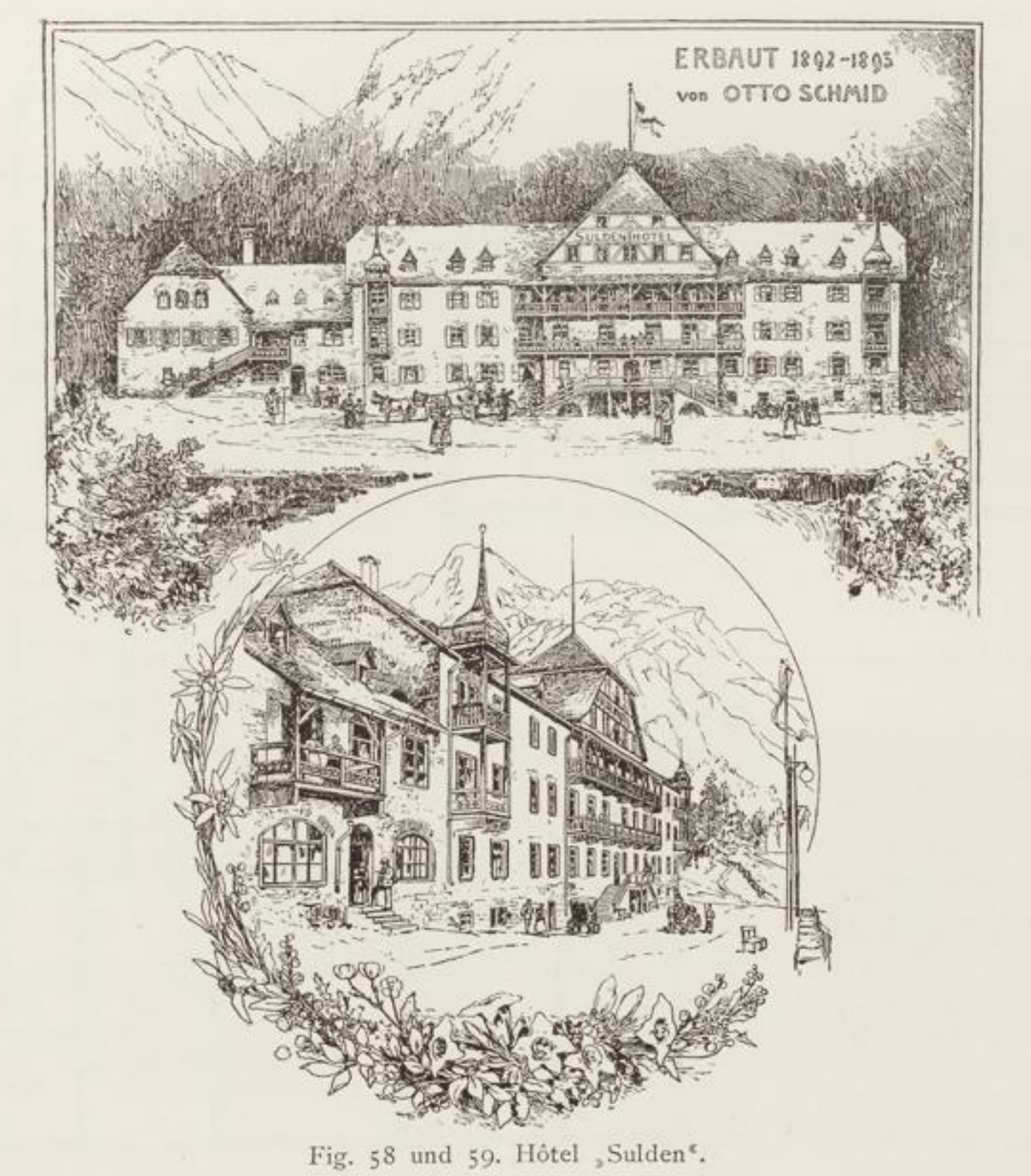


Fig. 58 und 59. Hôtel „Sulden".

Der Hôtelbau 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 darbietenden und vorhandenen Mitteln sollte in seiner Art ein Maximum erreicht werden.

Der Bau sollte zudem 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.

Solche Bauten, so unansehnlich, so derb und roh selbe zuweilen auf dem Papiere, in der Zeichnung erscheinen, wirken in der Wirklichkeit wegen ihrer Einfachheit und Schlichtheit bei guter Configuration oft ganz prächtig und imposant; durch ihre Erker, Balkone, Gallerien, durch Terrassen und Veranden, die, wie der ganze Bau höchst einfach gehalten, zumeist in Holz ausgeführt sind, erscheinen sie reicher, als sie sind; durch die hölzernen Balkendecken, einfachen Wandverkleidungen und Möbel wirken sie (in Sälen, Vestibuls etc.) anheimelnd, gemüthlich und wohlthuend und weisen derlei Hôtels den faden, glatten Allweltcharakter anderer Hôtels gänzlich von sich ab.

Hier wirkt die schöne Naturfarbe des Holzes allein schon viel, nur hin und wieder sieht man bunte Phasen oder derb stylisirte Ornamente. Die derben Balkontragsteine ragen einfach vor (jene beim Karerseehôtel sind aus Findlingen [Granit aus der Gegend von Wälschnofen] hergestellt); als Dachdeckung ist die Schindeldeckung benützt.

Wie für die Ausschmückung des Aeussern und die bauliche Ausgestaltung des Innern der landläufige Charakter, wie er noch in den alten Bauerngehöften oder den vielen Tiroler Burgen und Schlössern sich zeigt, genommen wurde, so ist auch für den sonstigen Schmuck der Vestibuls, der Hallen, Säle und Gänge, die alte Tiroler Zier beibehalten; ja man hat hier mit Geschick alte Tiroler Truhen und Schränke, Tische und Sessel benützt, alten Tiroler figuralen und Gefässchmuck genommen und die Oefen nach alter Art geformt; und endlich bringen alte, oft seltene Drucke und Stiche, Bilder etc. geschichtliche Ereignisse Tirols, Landschaftsbilder, Trachten etc. des Landes zur Darstellung.

Dadurch rufen diese Bauten den Eindruck hervor, als wäre man in grossen gemüthlichen Schlössern zu Gaste, das Hôtel und der Reisende treten hier ziemlich zurück.

Pläne und Bau des Suldenhôtels wurden von dem Mitbesitzer, Herrn Arch. Schmid, selbst ausgeführt. Alle Zimmer, in welcher Etage, ob im Hôtel, ob in der Dependence gelegen, sind einfach, ganz gleich ausgestattet, aber auf beste Betten und bequeme Möbel gesehen; alle Möbel sind aus Zirbelholz und wurden an Ort und Stelle nach Zeichnungen Schmid's hergestellt.

Das Suldenhôtel (2000 m) diente in seiner äusseren Gestaltung, wie in seiner inneren Einrichtung als Muster für das Trafoi- und Karerseehôtel, bei welch letzterem noch auf weitere Details dieser Hôtelbauten eingegangen werden soll.

Das Suldenhôtel ober St. Gertraud (1840 m) im grossartigen

Suldenthal, dem deutschen Chamonix, gelegen, ist ein vielbesuchter Centralpunkt für grössere und kleinere Gletschertouren, inmitten der Gletscherwelt situirt.

In scharfen Kehren geht von Gomagoi (1300 m) die neue Strasse aufwärts, beständig durch schönen Wald führend, bis sie, immer höher steigend, St. Gertraud (1840 m) und endlich die Gampenöfen erreicht, wo das Hôtel, 2000 m hoch, gelegen ist.

Das Suldenhôtel besteht nebst dem Hauptgebäude noch aus einer circa 30 Zimmer zählenden, tiefer unten gelegenen Dependence, mit gleich vorzüglicher Einrichtung wie das Hauptgebäude selbst. Dieses ist ein einfacher Steinbau (aus behauenem Materiale) mit hohen Giebeln und ist mit hölzernen Veranden und Balkonen geziert; in den Giebelbauten ist es 5-, sonst 3stöckig.

Hôtels selten, meist nur in den Stadthôtels vor. Das Trafoihôtel (1650 m) in 10 Stunden per Wagen von Meran erreichbar, liegt unterhalb des Stilfserjoches am Fusse des Ortlers, angesichts eines der grossartigsten Gletscherbilder Europas; man hat die Trafoier Eiswand, den Matatschgletscher etc. unmittelbar vor sich.

Trafoi ist eine Touristenstation allerersten Ranges; die vorbeiführende Strasse ist die höchste Europas (am Joche 2857 m hoch); selbe wurde erst 1820—25 von Oesterreich gebaut, zeigt 46 Wendungen aufwärts und 38 herab nach Italien hin, wo uns zuerst die berühmten Bäder von Bormio (1335 m) begegnen, ein schon den Römern bekannter und berühmter Boden.

In der Fortsetzung führt die Strasse z. B. über den Berninapass in die Schweiz (Pontresina, St. Moriz). An der Poststrasse

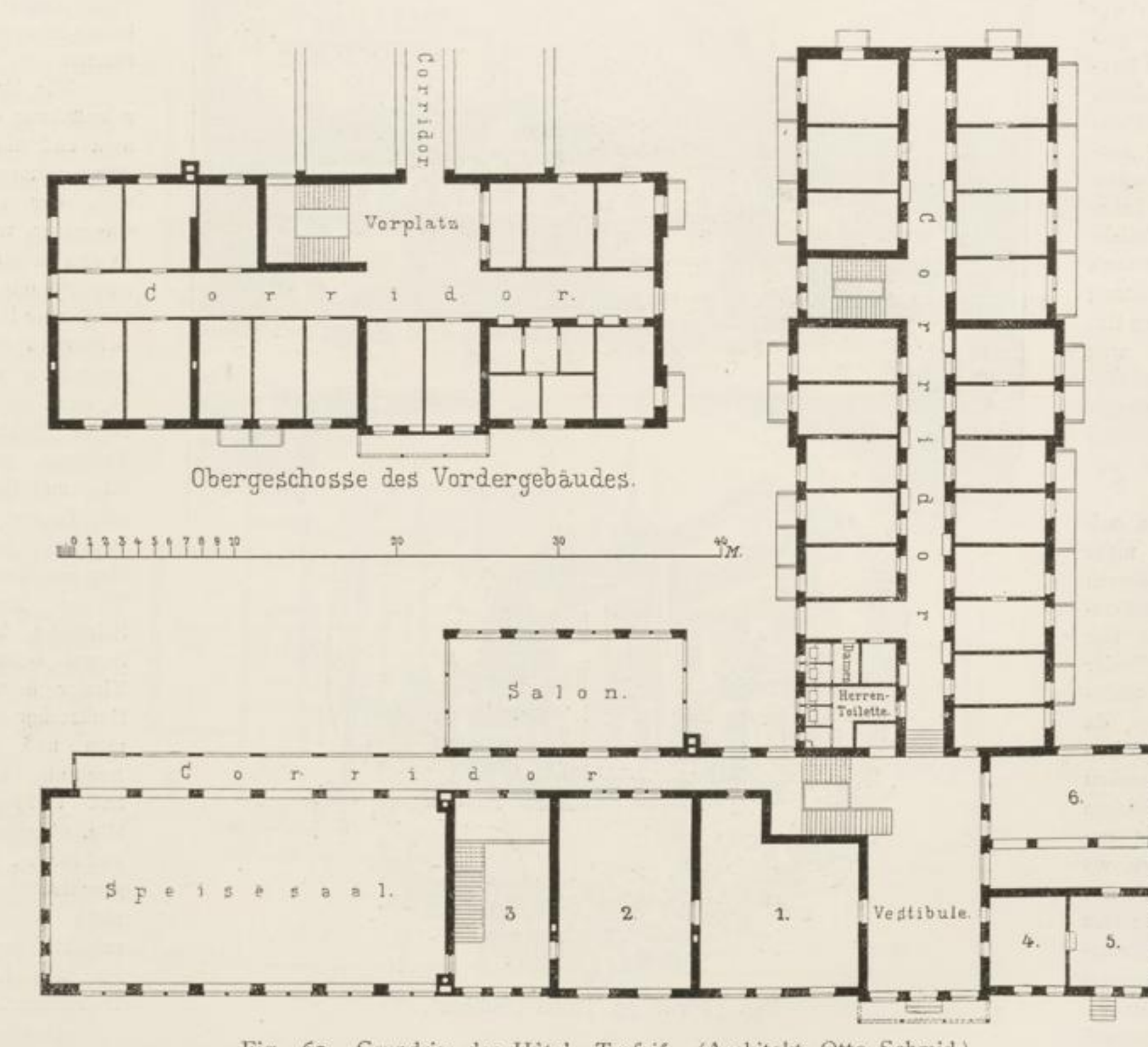


Fig. 60. Grundriss des Hôtel „Trafoi". (Architekt Otto Schmid.)

Das Vestibule ist hier leider etwas zu klein (5 auf 5·50 m), da es zugleich auch zu jeder Zeit ein sehr beliebter Aufenthaltsort der Fremden, wie auch als Sprech-, Spiel-, Schreib- und Wartezimmer zu dienen pflegt. Die Küche, unter dem Speisesaale gelegen, ist 10 bei $10^1/_2$ m; der Speisesaal, im 1. Stocke situirt, 10 auf 6 m, hat eine spitzbogige Holzdecke in brauner Farbe. Neben der Küche befindet sich vornehinaus ein mehrtheiliges Restaurationslocale (zus. $43^1/_2$ m lang bei 5 m Tiefe) für Hôtelgäste, Passanten, Führer, Kutscher etc.

Wie in den meisten Tiroler Wirthschaften ist auch hier eine eigene Hôtelbedienung, durchaus Mädchen; hier in einem reizenden Tirolercostüme, in Madonna di Campiglio in schwarzen Kleidern mit weisser Schürze. Die „Bitte schön, bitte gleich" kommen in Tiroler

aufwärts liegt nächst Trafoi die Franzenshöhe; das daselbst befindliche Restaurationsgebäude hat der Hôtelverein vom Staate gepachtet und will es zu einem grossen Restaurant umgestalten.

Der Saalbau des Trafoihôtel ist 38 m lang bei 16 m Breite; der Saal selbst 26 m bei 11·75 m Breite; das Restaurationslocale hat eine Länge von 25 m bei 12 m Breite. Das Vestibule ist hier schon weitaus grösser als in Sulden; es hat bei 7 m Breite 15 m Länge. Den Bau hat Architekt Otto Schmid nach eigenen Plänen selbst ausgeführt.

Das mit dem Trafoihôtel im gleichen Jahre (1894/95) gebaute Karerseehôtel ist von den der Gesellschaft gehörigen drei Hôtels das grossartigste, bequemste und originellste.

Von Bozen her führt die Strasse durch das romantische

Eggenthal bis Wälschnofen und von da auf neugebauter, den Karerseepass (1750 m) überschreitender Strasse bis Vigo, bis wohin gegenwärtig die Strasse geführt ist, welche nach Canazei, wie schon erwähnt, fortgesetzt werden soll.

Am westlichen Abhange des Passes liegt auf breiter Thalmulde das neue Hôtel mit seinen Nebengebäuden in vortrefflich gewählter Lage, indem dadurch in bequemster Weise die Dolomiten mit dem Schlern, Rosengarten, dem Langkofel, der Sellergruppe, der Marmelata etc. von dieser Seite erschlossen werden.

Die Strasse ist ungemein solid gebaut, führt unter prächtigen Ausblicken auf die Rothwand und den Latemar, stets durch schönen Wald, steigt dann in mächtigen Serpentinen an, geht bei dem schöngefärbten, am Fusse des Latemars gelegenen Karersee vorbei, in dessen Nähe das Hôtel liegt.

Dasselbe lagert 1670 m über dem Meere in einer weiten Thalbucht, welche das prächtige Massiv des Latemars einerseits und die Rothwand und den Schlern andererseits umschliessen, an deren Fusse sich ein breiter Waldstreifen zieht, während die weite Mitte ein Wiesenboden erfüllt, der zum Theil moorig war, da das ganze breite Becken von Schottergeschiebe erfüllt und von Grundwasser durchzogen ist, dem erst ein entsprechender Abfluss geschaffen werden musste.

Geben die erwähnten, prachtvoll gezeichneten und gefärbten Bergmassive wunderbare Prospecte, so zeigt der offenere Westen ein grossartiges Gletscherpanorama.

Das Karerseehôtel wurde durch die Firma J. Musch und C. Lun in Meran erbaut*); da bei demselben die Tiroler Hôtelbaugesellschaft alle gesammelten Erfahrungen benützte, so soll der Bau des Karerseehôtels, welcher in ganz gleicher Weise wie das Sulden- und Trafoihôtel ausgeführt wurde, des Näheren, bezüglich der Art und Weise der Herstellung, besprochen werden, wobei Aufzeichnungen und Notizen der genannten Bauunternehmung benützt wurden.

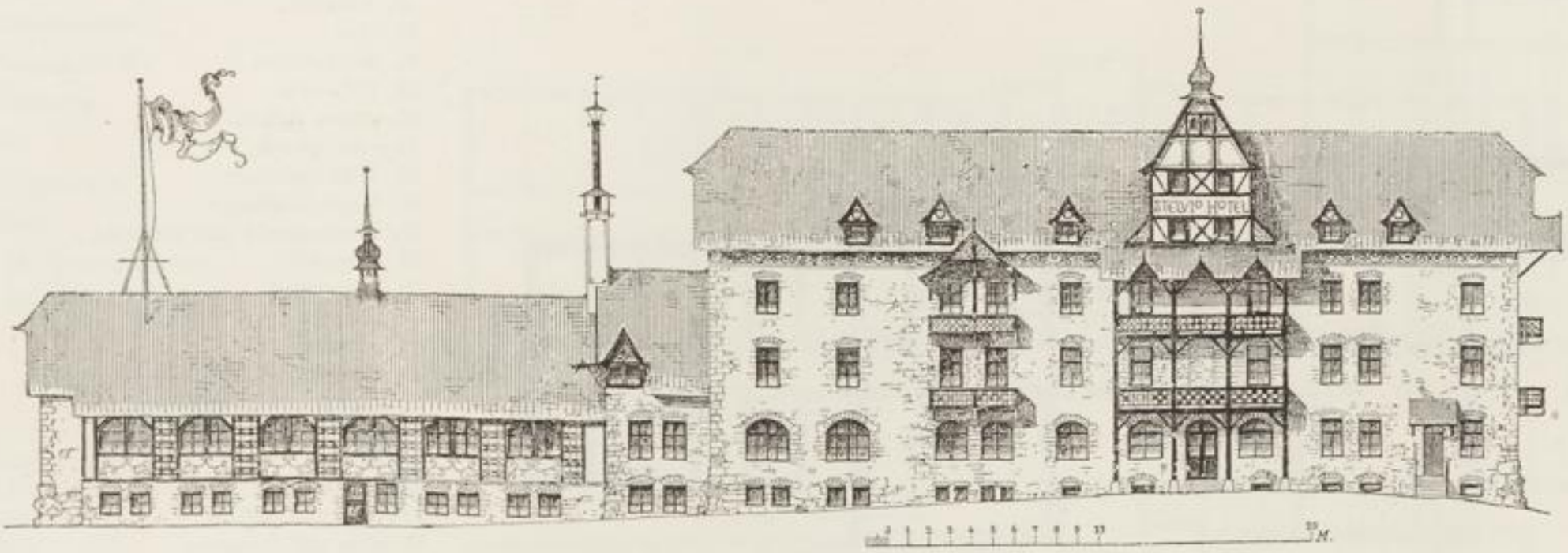


Fig. 61. Hôtel „Trafoi". Façade gegen den Wald. Vorderfront.

Fig. 62. Hôtel „Trafoi". Façade gegen heiligen 3 Brunnen. (Architekt Otto Schmid.)

Von den grossen Schwierigkeiten eines solchen, im steilen Hochgebirge ausgeführten, fern von jedem Verkehr und menschlicher Hilfe, an einem elenden, oft steilen Saumpfade gelegenen Hôtelbaues hat der dasselbe Besuchende wohl kaum eine Idee.

Es handelt sich hier um einen Bau von bedeutender Ausdehnung, 3stöckig, in den Giebeln sogar 5stöckig, um einen Bau, für dessen Möglichkeit und Sicherheit in dieser unwirthlichen Gegend

*) Von derselben wurde auch die Capelle und der Speisesaal in Madonna di Campiglio, das Weisslahnbad, der Eggerhof am Marlingerberg, dann andere alpine Gasthöfe, weiter der schwierige, 2300 m hoch gelegene, auch über Winter hergestellte Klausenbau am Zufallboden, die Suldenstrasse etc. hergestellt.

erst Alles der gewaltigen Natur abgetrotzt werden musste; auch das Bauterrain muss der Natur erst abgerungen, das nöthige Holz erst gefällt, der Stein gesucht, das Wasser gebändigt und zu-

da hiervon der Bauerfolg des nächsten Jahres gänzlich abhängig war.

Bedenkt man weiter, dass alle nur möglichen Baubetriebe an

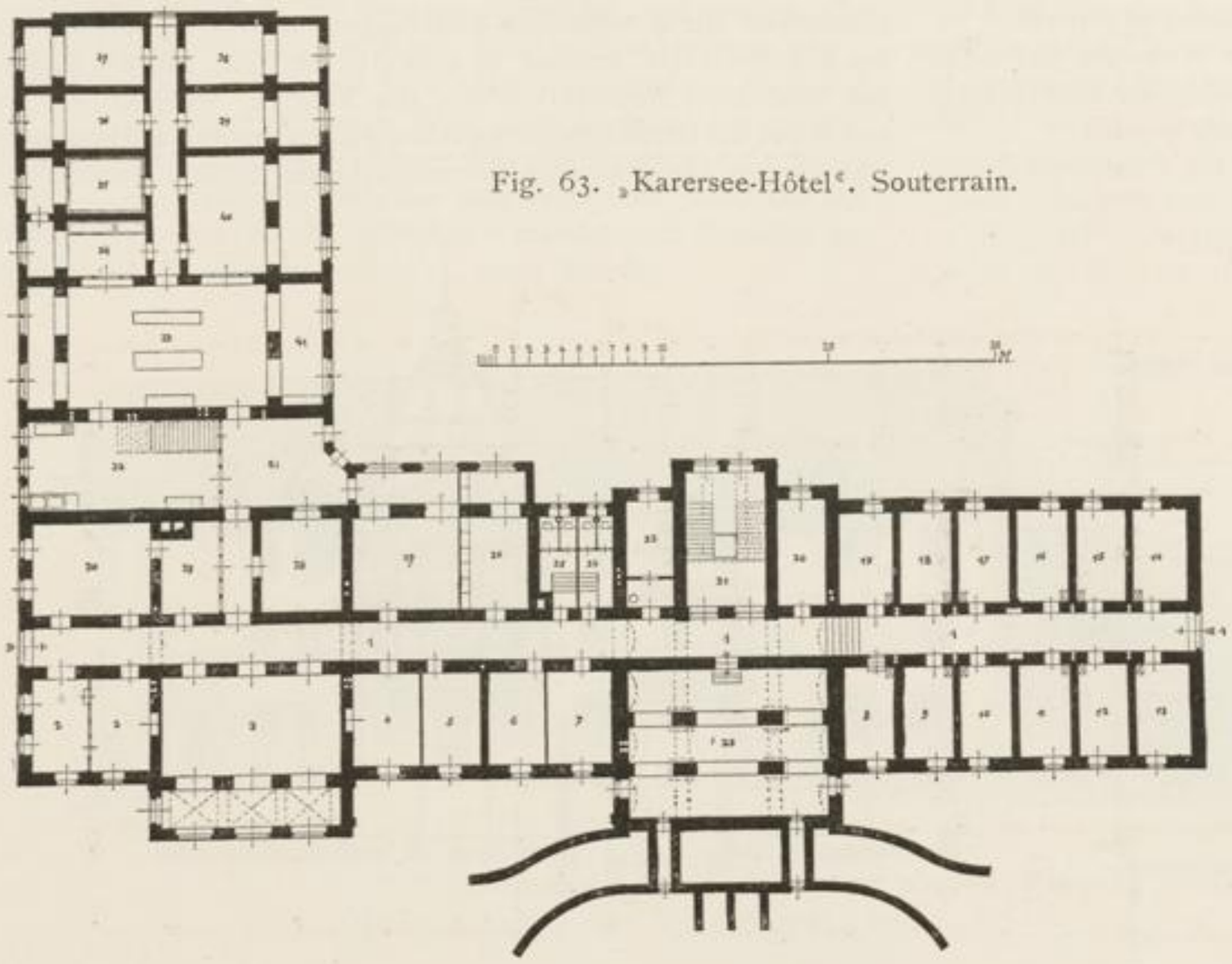


Fig. 63. „Karersee-Hôtel". Souterrain.

1. Eingang und Corridor.
2. Post und Telegraph.
3. Weinstube.
4.—7. Touristenzimmer.
8. Friseur.
9.—16. Touristenzimmer.
19. Hausarzt.
20. Bad.
21. Stiegenhaus.
22. Putzraum.
23. grosse Keller.
24.—25. Aborte.
26. Wäschezimmer.
27. Leute-Esszimmer.
28. Handmagazin und Controle.
29. Schenke.
30. Schwemme.
31. Passage.
32. Abwaschküche.
33. Hauptküche.
34. Fleisch- und Fischkammer.
35. Eiskeller.
36. Gemüse.
37. Vorräthe.
38. Holz und Kohlen.
39. Glas und Porzellan.
40. Kalte Küche.
41. Kaffeeküche.

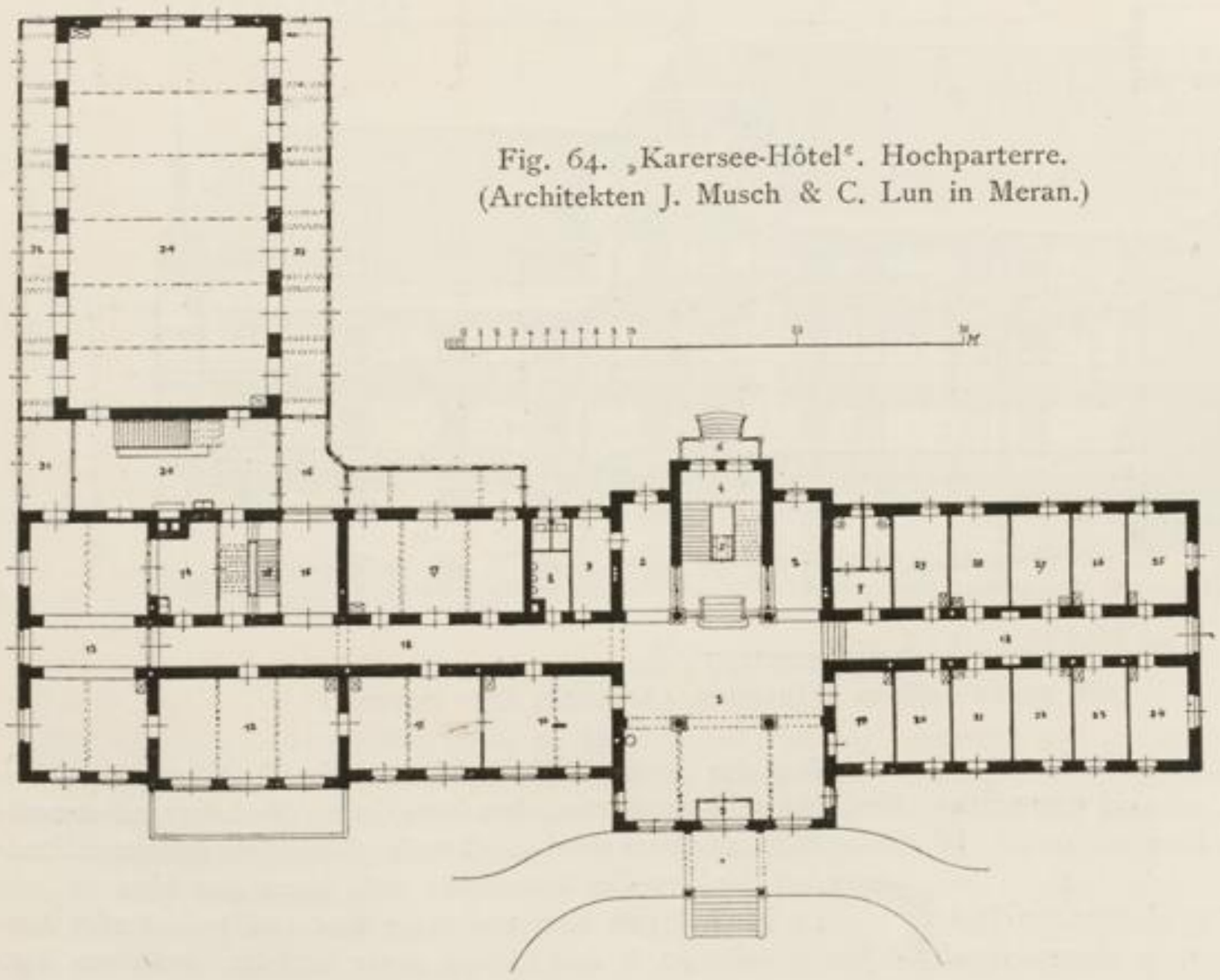


Fig. 64. „Karersee-Hôtel". Hochparterre.
(Architekten J. Musch & C. Lun in Meran.)

1. Vorhalle bezw. Unterfahrt.
2. Vestibule.
3. Windfang im Vestibule.
4. Haupttreppe.
5. Lift.
6. Eingang von rückwärts.
7. Toilette für Damen.
8. Toilette für Herren.
9. Portier.
10. Lesesalon.
11. Billard- und Spielsalon.
12.—13. Restaurant.
14. Schank.
15. Dienertreppe.
16. Garderobe.
17. Conversations-Salon.
18. Corridor.
19. Director.
20.—29. Fremdenzimmer.
30. Office.
31. Passage.
32.—33. Glas-Veranda.
34. Speisesaal.

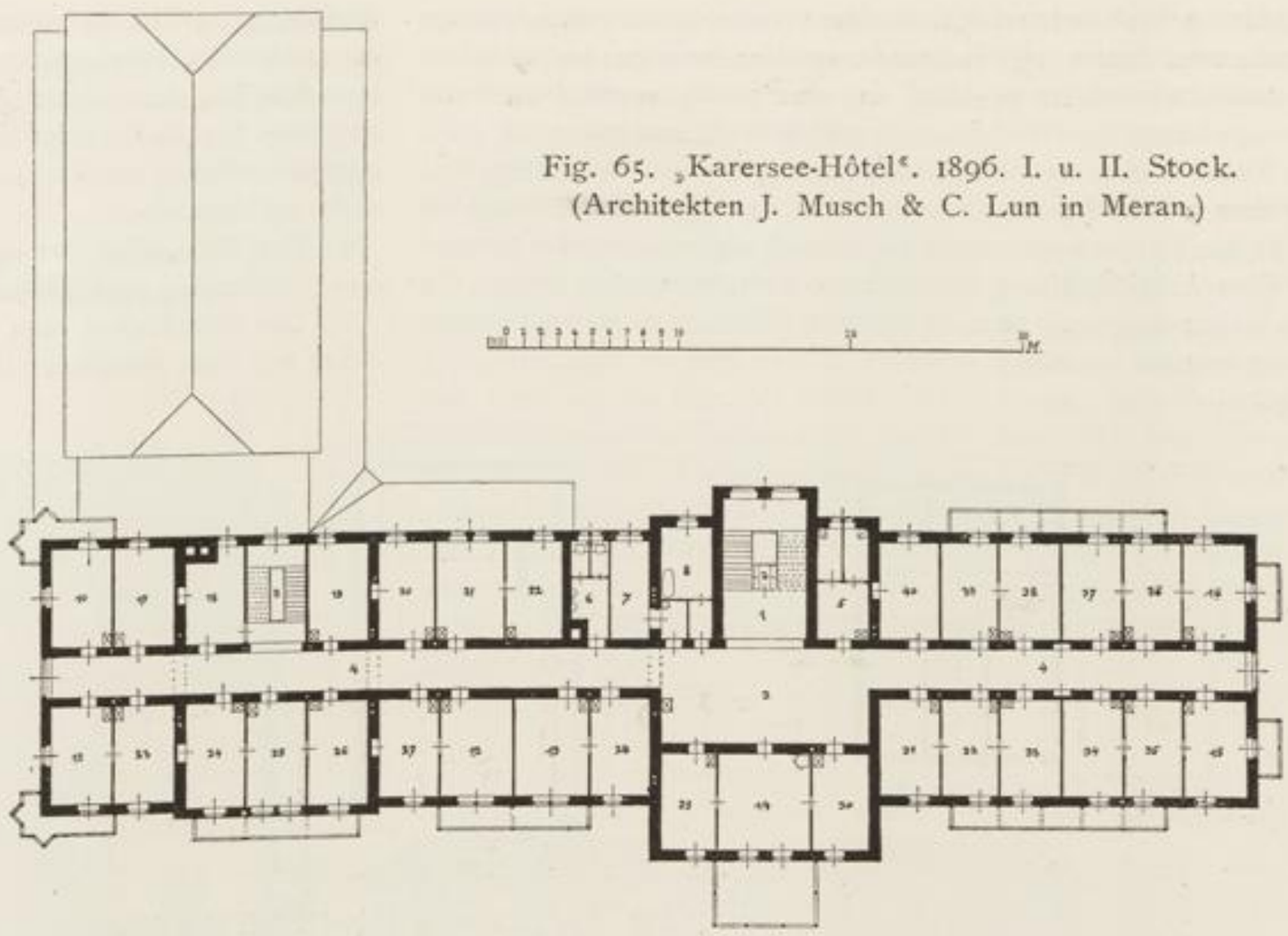
geleitet, Alles, was etwa in der Nähe auffindlich war, musste mühsam erst an Ort und Stelle geschafft und zusammengetragen werden.

Alle diese und andere Vorarbeiten mussten durchgeführt, Material in nöthiger Menge vorbereitet und aufgestapelt werden,

Ort und Stelle zu machen waren und viele Objecte, die sonst in ein erst gänzlich fertiggestelltes Gebäude hineinkommen, unfertig hieher gebracht oder überhaupt gar erst hier herzustellen begonnen wurden; dies Alles in einem halbfertigen Bau, wo ein Bauprofessionist

Fig. 65. „Karersee-Hôtel“. 1896. I. u. II. Stock.
(Architekten J. Musch & C. Lun in Meran.)

1. Haupttreppe.
2. Lift.
3. Vorplatz.
4. Corridor.
5. Damentoilette.
6. Herrentoilette.
7. Bedienung.
8. Bad.
9. Dienertreppe.
10. Salon.
11.—16. Fremdensalons.
17.—40. Fremdenzimmer.



1. Haupttreppe.
2. Lift.
3. Vorplatz.
4. Bad.
5. Damentoilette.
6. Herrentoilette.
7. Dienertreppe.
8.—15. Fremdensalons.
6—33. Fremdenzimmer.
34. Bedienung.
35—36. Fremdenzimmer.
37. Bedienung.
38. Corridor.

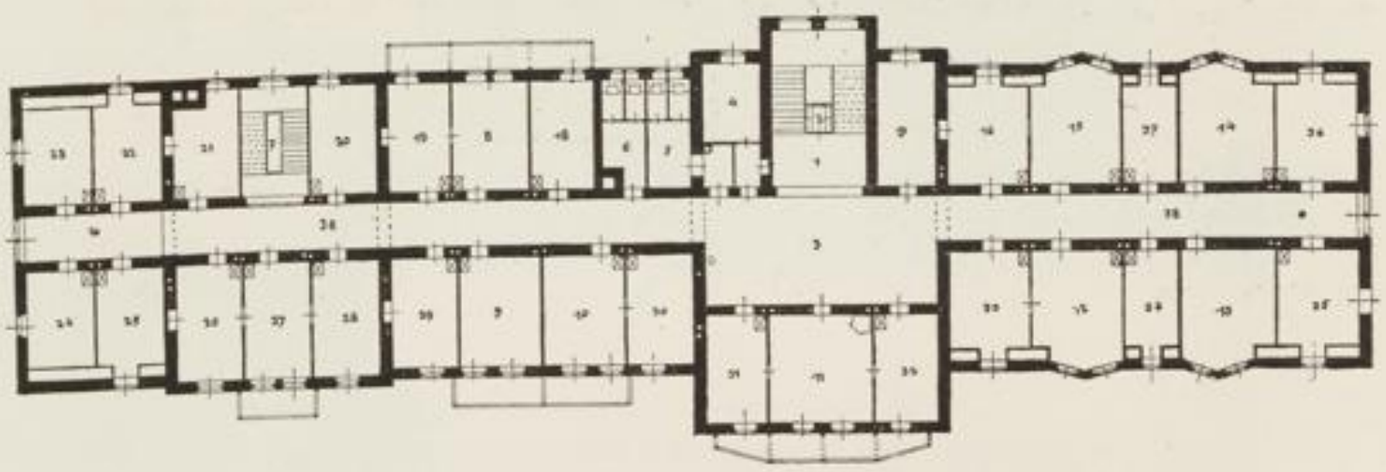


Fig. 66. „Karersee-Hôtel“. III. Stock.

1. Haupttreppe.
2. Lift.
3. Vorplatz.
4. Bad.
5. Fremdenzimmer.
6. Fremdensalons.
7.—8. Fremdenzimmer.
9.—10. Herren- u. Damentoiletten.
11.—22. Fremdenzimmer.
23.—29. Dienerzimmer.
30. Dienertreppe.

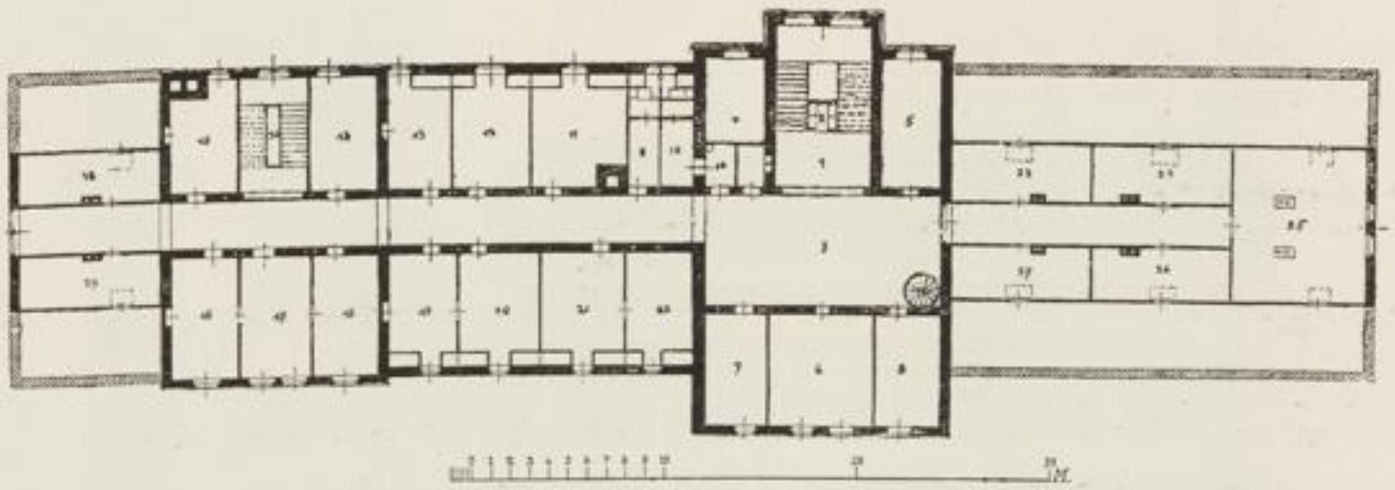


Fig. 67. „Karersee-Hôtel“. IV. Stock.

1. Corridor.
2. Dienertreppe.
3. Dunkelkammer.
4. Fremdenzimmer.
5. Salon.
6. Fremdenzimmer.
7. Vorraum.
8.—10. Fremdenzimmer.
11.—14. Dienerschaftszimmer.
15.—19. Fremdenzimmer.
20. Aborte.

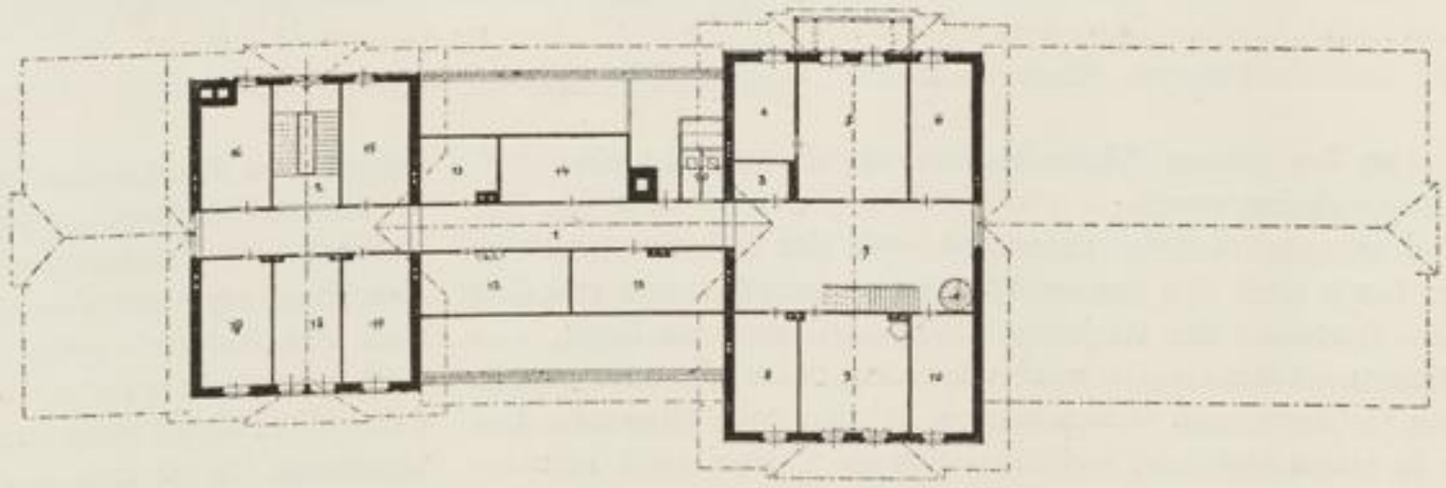


Fig. 68. „Karersee-Hôtel“. V. Stock.

den anderen trieb und vertrieb, wo die verschiedenartigsten Arbeiten nebeneinander laufen und ineinander greifen mussten;

bedenkt man, dass hier, an einer Stelle vereinigt und zusammengedrängt in Herstellung begriffen war, was sonst, an mehreren Orten und getrennt, für sich gemacht zu werden pflegt;

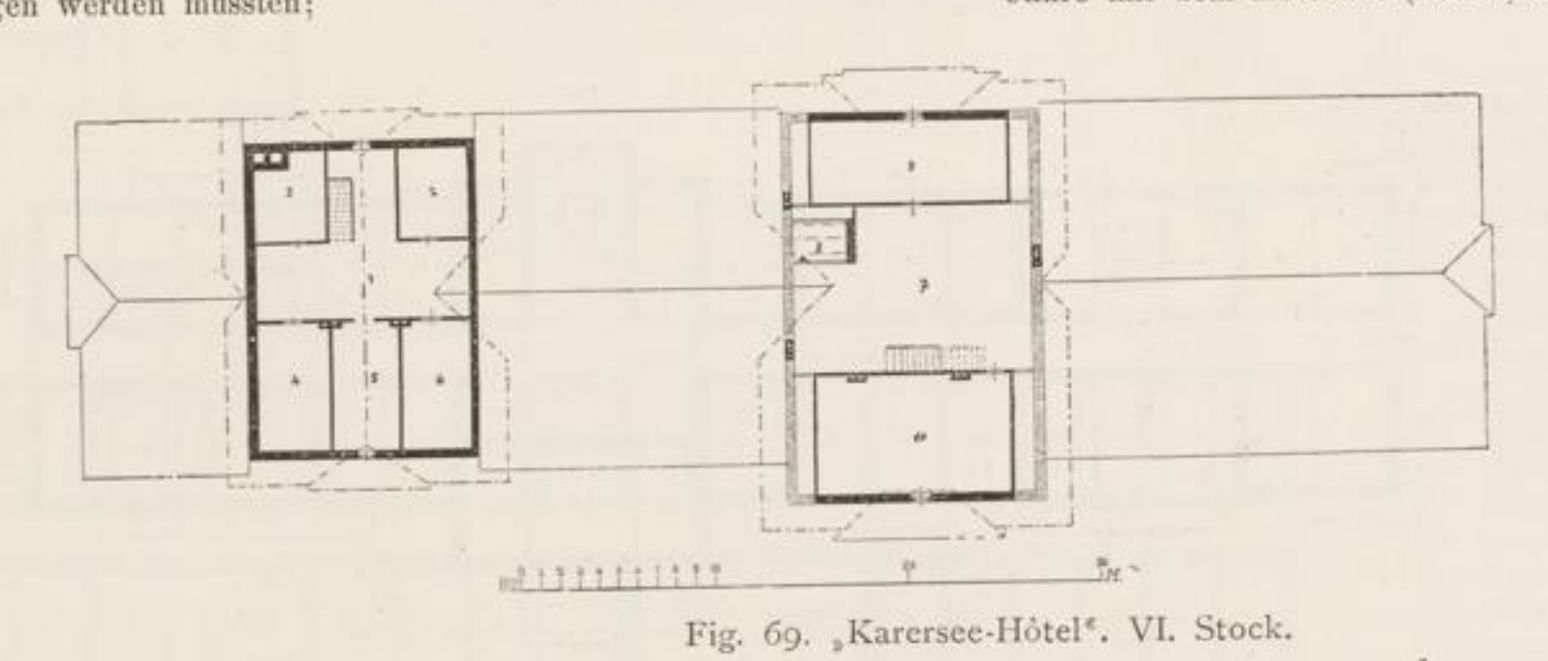
dass so Vieles erst von weit her, auf dem elenden und oft sehr steilen Karrenwege, mühselig heraufgeschleppt werden musste;

dass Arbeitskräfte weit und breit nicht vorhanden waren, die Leute daher erst, und zwar in grossen Colonnen, von weit herangezogen werden mussten;

die hier gestellten Aufgaben nicht leicht waren und deren Lösung oft auf grosse, kaum geglaubte Schwierigkeiten stossen musste; es ist erklärlich, dass mannigfache, oft erdrückende Sorgen auftraten und dass hin und wieder Kosten aufliefen, welche bei Stadtbauten oder bei solchen an Verkehrsstrassen mit frequentem Verkehr gar nicht vorkommen.

Zur Illustration des Gesagten mag im Folgenden der successive Bauvorgang geschildert werden.

Der Strassenbau von Wälschenofen aus begann im gleichen Jahre mit dem Hôtelbau (1894); die Strasse wurde abgesteckt, die



1. Vorraum.
2.—6. Dienerschaftszimmer.
7. Vorraum.
8. Reservoir.
9—10. Dienerschaftszimmer.

Fig. 69. „Karersee-Hôtel". VI. Stock.

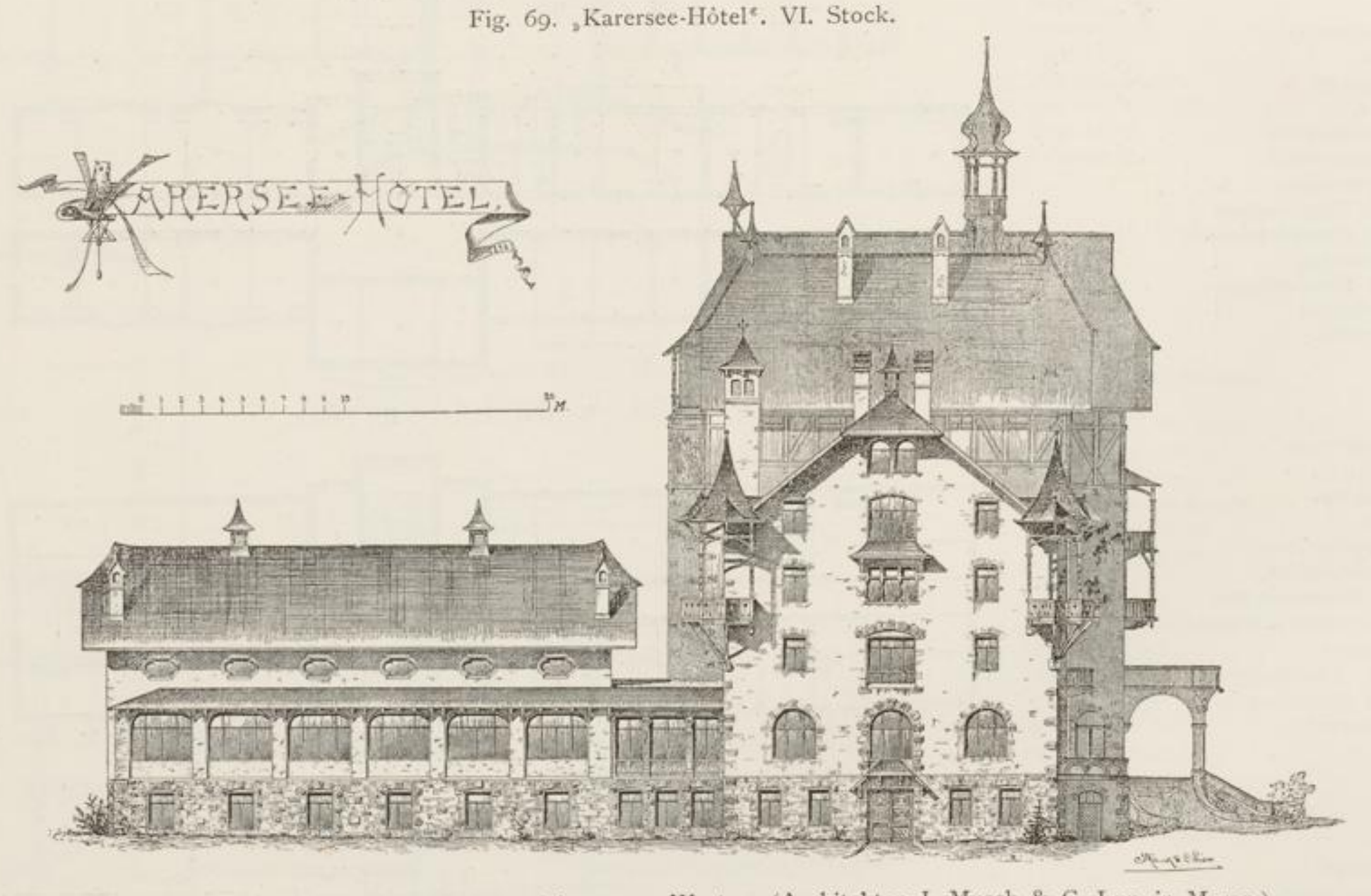


Fig. 70. „Karersee-Hôtel". Seitenansicht gegen Westen. (Architekten J. Musch & C. Lun in Meran.)

dass den ganzen Winter hindurch in dieser Höhe ohne Aufenthalt gearbeitet wurde;

dass man für die Unterkunft und den Lebensunterhalt so vieler Leute auch den ganzen Winter über sorgen musste und dass erst im December des Baujahres 1895 die Räume des Hôtel-, also des Hauptgebäudes verglast werden konnten; dass also erst jetzt in diesem Gebäude auch wintersüber zu arbeiten möglich wurde, und zwar in einem Gebäude, welches schon am 1. Juni 1896 betriebsfertig sein musste; bedenkt man dies Alles, so begreift man, dass

betreffenden Waldpartien gefällt und dadurch auch der einzige, bestandene Saumweg stellen- und zeitweise unpassirbar gemacht, wodurch der Transport grösserer und schwererer Objecte, wie Maschinen etc., mit den grössten Schwierigkeiten verknüpft war. Auch das Bauterrain selbst musste erst der Natur abgewonnen, d. h. trocken gemacht werden; die erste Arbeit im Baujahre 1894 war daher die Durchführung einer grossartigen Drainage, welche fl. 7000 verschlang. Durch tiefe Sammel- und Abzugsstollen gelang es, den Wasserspiegel des Grundwassers, welches an einzelnen Stellen zu

Tage trat, bis $1\cdot_{50}$ m unter die Kellersohle des zukünftigen Hôtelbaues zu bringen; die in Folge der Drainage abgeleitete, resp. abfliessende Wassermenge beträgt ca. 1000 Minutenliter und ist bestes 4° Reaumur-Quellenwasser, welches jedoch nicht benützt wird, da Dr. Cristomannos schon früher eigener Quellengebiete sich versichert hatte, von welchen her, mit einem natürlichen Drucke von 50—60 m mittelst einer 800 m langen eigenen Quellwasserleitung circa 200 Minutenliter bestes Trinkwasser in das Hôtel geleitet wird.

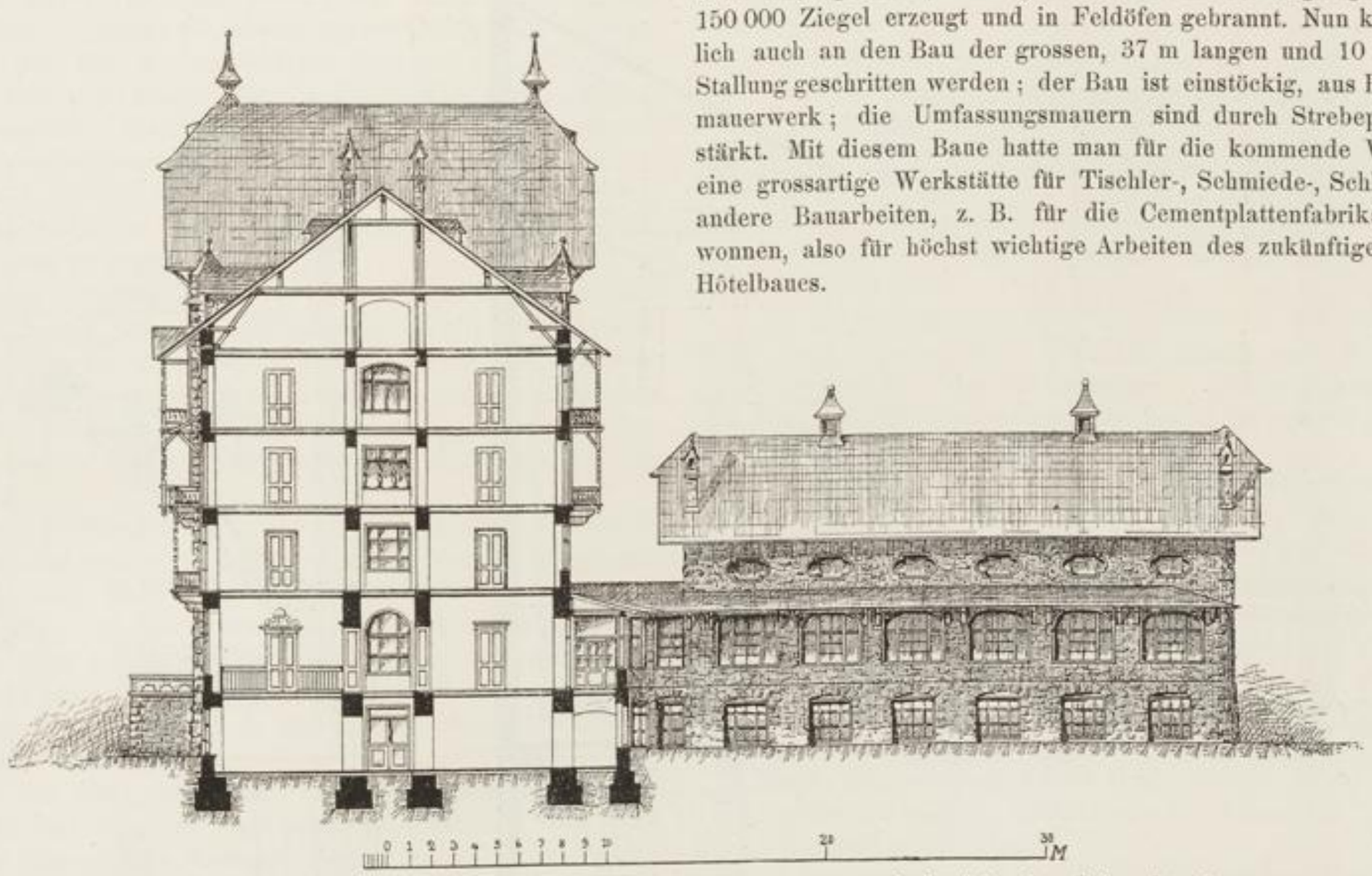


Fig. 71. „Karersee-Hôtel". Schnitt durch den Vordertract und Ansicht des Seitenflügels. (Architekten J. Musch und C. Lun in Meran 1896.)

Auch an die Beschaffung von Wasserkraft musste gedacht werden; ca. 3 km entfernt und unterhalb der Baustelle gelegen, wurden dem Seebache (dem unterirdischen, quellenartigen Abflusse des Sees) bei einem Gefälle von 26 m ca. 350 Secundenliter Wasser entnommen.

Neunzig auf solche Art nutzbar gemachte Pferdekräfte dienen zur Licht- und Krafterzeugung im Hôtel.

Die vorhandene Wasserkraft wurde aber sofort auch zur Aufstellung eines Sägewerkes (Vollgattersäge) benützt; die in der Nähe gefällten Bäume wurden zu Brettern geschnitten und auf dem zukünftigen Zimmerplatz aufgespeichert; Balken wurden gezimmert und für die diversen Bauzwecke das Holz vorbereitet.

Nun konnten auch Holzschuppen und Hütten für Unterkunft und Arbeit hergestellt werden; Nothbaracken und Nothstallungen wurden errichtet. Man ging gleichzeitig auf die Lehmsuche, fand entsprechendes Materiale, so dass an die Anlage einer Ziegelei gedacht werden konnte; ebenso wurden Kalköfen gebaut.

Was nun die Sorge betreffs der Steingewinnung anbelangt, so wurde, nachdem man eine entsprechende Stelle gefunden, sofort an die Herstellung einer (horizontal gemessen) $407\cdot_{45}$ m langen Rollbahn gegangen (mit eigenem Bremsberg), welche vom Bruche angefangen bis möglichst nahe der Baustelle geführt werden musste.

Vom Bruche bis auf das grosse Wiesenplateau war eine Höhendifferenz von $35\cdot_{18}$ m; dazwischen hatte man die Ueberbrückung einer $41\cdot_{95}$ m tief unter dem Steinbruche gelegenen Partie (das Bett des Buckelin- oder Wälschenofenbaches) durchzuführen.

Auch Sandgruben wurden eröffnet und der gewonnene Bausand aufgespeichert, Kalk gebrannt und in der angelegten Ziegelei 150 000 Ziegel erzeugt und in Feldöfen gebrannt. Nun konnte endlich auch an den Bau der grossen, 37 m langen und 10 m breiten Stallung geschritten werden; der Bau ist einstöckig, aus Bruchsteinmauerwerk; die Umfassungsmauern sind durch Strebepfeiler verstärkt. Mit diesem Baue hatte man für die kommende Winterszeit eine grossartige Werkstätte für Tischler-, Schmiede-, Schlosser- und andere Bauarbeiten, z. B. für die Cementplattenfabrikation, gewonnen, also für höchst wichtige Arbeiten des zukünftigen grossen Hôtelbaues.

Fig. 72. Querschnitt durch den Speisesaal.

Im I. Stocke waren nun die Schlafstätten der Arbeitsbediensteten untergebracht. Dieses Stallgebäude diente dann später noch (bevor es seinem eigentlichen Zwecke übergeben wurde) als Möbelfabrik, da die Gesammtmöbel des Hôtels — nach Zeichnungen der Architekten — hier an Ort und Stelle aus Zirbelholz angefertigt wurden. Noch im gleichen ersten Baujahre (1894) wurden die Fundamentgruben des Hauptgebäudes ausgehoben.

Alle diese Arbeiten waren Ende October des genannten Jahres, wo alsdann starke Fröste auftraten, fertiggestellt.

Auch die Strassenbau-Unternehmung konnte bis zu dieser Zeit die neue Strasse (von Wälschenofen angefangen) bis zum Passe vollenden, so dass nun die Locomobile und das Fallgatter herangebracht und aufgestellt werden konnten.

Wintersüber war es dann möglich, ca. 2000 m³ Rundholz zur Säge zu bringen, ca. 1000 m³ Brennholz zum Bauplatze zu führen und über 2000 m³ Steine heranzuschaffen.

Die Säge schnitt täglich ca. 12 m³ Balken- und Bretterholz; das Balkengehölze hatte 13/20 cm Profil; das vorzügliche und da-

bei billige Holz lieferte der Karersee-Reichsforst. So wurde also den ganzen Winter über fest gearbeitet und daher konnte man der kommenden Bausaison nunmehr ruhig entgegensehen.

Schon Anfangs Mai des nächsten Jahres (1895) ging man, trotz der bedeutenden Höhenlage des Bauterrains, an die weitere Arbeit. Mit 100 bis 120 Maurern und ebenso vielen Handlangern, mit dass während des ganzen Baues auch kein Unfall von Bedeutung vorgekommen ist. Im Juni 1895 wurde bereits beim Speisesaale der First hergestellt, anfangs October — also schon nach 5 Monaten Bauzeit — der eigentliche Hôtelbau eingedeckt, verfugt und dann abgerüstet, und war der Speisesaal zur Gänze, das Hauptgebäude zur Hälfte verfugt.

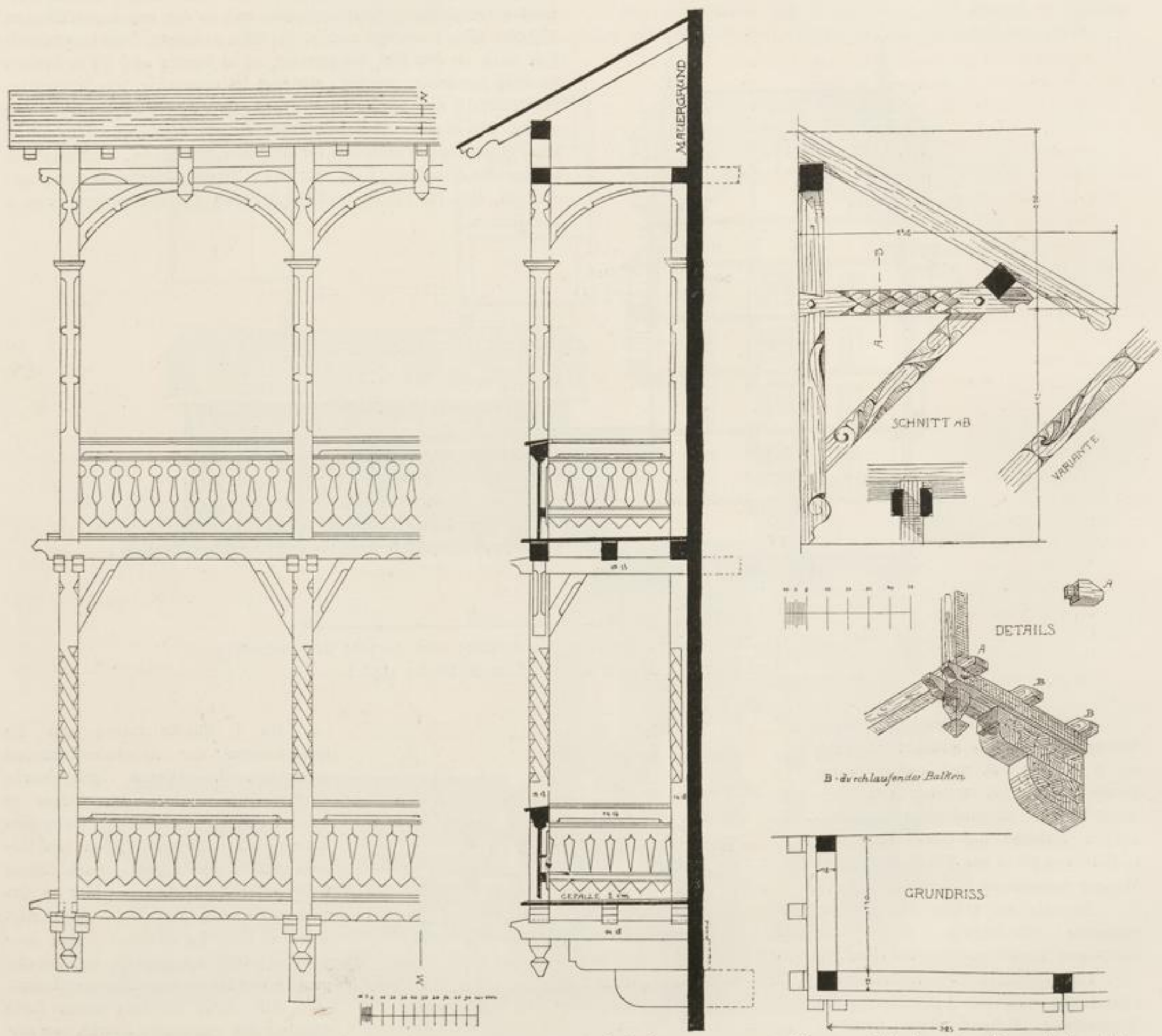


Fig. 73. Vorderansicht. Fig. 74. Verticalschnitte. Fig. 75. Schnitte, Details und Grundriss.
Hölzerne Balkon- und Dachconstructionen vom Hôtel „Karersee".

14 Zimmerleuten, 30 Tischlern, 15 Holzarbeitern, 50 Steinbrechern, 20 Sandgräbern und ganzen Gruppen von Schmieden, Schlossern, Kalkbrennern, Fuhrleuten und 10 eigenen Fuhrwerken — im Ganzen mit 400 bis 450 Arbeitern — wurden die Arbeiten sofort energisch in Angriff genommen.

Nebenbei sei bemerkt, dass der Gesundheitszustand trotz des argen Winters bei bedeutender Kälte stets ein guter war und

Nebstdem hatte man 2200 m² Cementplatten hergestellt und wie erwähnt, 150 000 Stück Ziegel für leichte Gewölbe und dünne leichte Mauern erzeugt.

Nicht genug damit, wurden auch die Fundamente für das Waschhaus und die elektrische Anlage hergestellt, — Privatrechtliche Gründe erlaubten es nicht, die elektrische Anlage damals schon zu bauen, sonst hätte man statt der Locomobile sofort die elektromotorische

Kraft für den Maschinenbetrieb in Verwendung genommen — die Quellenfassungen wurden durchgeführt, der Graben für die Rohrleitung vollendet und die Bautischlerarbeit in Arbeit genommen; auch die Fenster wurden versetzt und verglast, um sodann den ganzen Winter über im Innern des Hauses arbeiten zu können. Die Thüren wurden im Mai fertiggestellt.

30 000 m² Fichten-Riemenböden wurden in loco erzeugt, gehobelt, genutet und gefedert durch Holzbearbeitungsmaschinen, welche von einer Locomobile getrieben waren. Nur für die gemeinsamen Räume wurden Parquetten genommen, die bezogen werden mussten.

Winters über 1895 wurden dortselbst dann auch die Möbel hergestellt, und zwar für die sämmtlichen Fremdenzimmer, für den Speisesaal, die Restauration, für das Post- und Telegraphenbureau, sämmtliche Diener- und Vorrathsräume, Küche und Waschküche etc.*)

Die Stoffe für die weichen Möbel, für die Vorhänge etc., sowie alle sonstigen Rohstoffe wurden direct bezogen und alles an Ort und Stelle selbst verarbeitet.

Der ganze Hôtelbau glich aber auch einer Möbelfabrik oder Werkstätten diverser Art; diese Möbelfabrikation hinderte, wie wohl selbstverständlich, die verschiedenen Bauarbeiten in mannigfachster Art. Auch das Unterbringen der seit Juni successive anlangenden Kücheneinrichtungen, Rohrmöbel, von Leinen, Bettwaren und Vorräthen etc. brachte vielfache Hemmnisse und Hindernisse in den Baufortschritt.

Im Jänner 1896 waren alle Bauten verglast oder doch provisorisch verschalt, so dass nun in allen Räumen wintersüber die Arbeit vor sich gehen konnte; man benützte zum Ausheizen Coaksöfen, und hatte man bis Mai ca. 500 q von diesem Materiale nöthig.

Anfangs März wurden die Installationsarbeiten (Wasserleitung, elektrische Beleuchtung etc.) begonnen. Die Closets und Bäder, bestens eingerichtet, kosteten fl. 12 000 ohne Maurerarbeit; die Quellenleitung etc. fl. 4000.

Am 5. Juli 1896, also nach nur 14monatlicher Bauperiode, gerechnet für den Hôtelbau, wurde das Hôtel eröffnet; das Haus war bis auf Kleinigkeiten vollendet und betriebsfähig hergestellt; auch die Waldwege und die Anlagen um das Hôtel herum nahten ihrer Vollendung.

Die gesammte Baufläche des Hauptgebäudes beträgt $1802\cdot_{95}$ m²
die unterwölbte Terrasse misst 160 m²
zusammen $1962\cdot_{95}$ m²

Die Höhe vom Parterrefussboden bis zum obersten Stock beträgt:
im Mittelbau . . . . $24\cdot_{10}$ m
im Flügelgebäude . . $18\cdot_{50}$ m
im Saalbau . . . . $12\cdot_{30}$ m

An Nutzraum erscheinen über 32 000 m³ geschaffen (gemessen bis zur obersten Zimmerdecke).

Die überbaute Grundfläche der Stallungen hält $351\cdot_{50}$ m²
die Remise 144 m²
zusammen $495\cdot_{50}$ m²

jene des Wirthschaftsgebäudes 300 m².

Was die elektrische Beleuchtung betrifft, so wurde an der schon früher bezeichneten Stelle unterhalb des Hôtels die Centralstation errichtet; für die Druckleitung wurden, da das Terrain wenig geneigt ist, Gussrohre von 600 mm Durchmesser verwendet; eine Turbine, System Francis, mit einem vorzüglich functionirenden Regulator, treibt die Dynamomaschine und es führt eine 1800 m lange Hochspannleitung zum Hôtel.

Die Maschinen wurden von J. M. Voith in Heidenheims an der Brenz geliefert.

*) *a*) für die Fremdenzimmer:
260 Stück Betten und Nachtkästchen, 160 Tische und Waschtische (zugleich Comode), 160 Stehkästen, 50 Wandkästen, 160 Spiegelrahmen.
b) für die Dienerzimmer:
90 Betten, 40 Tische, 30 Waschtische, 30 Schränke etc.

Die Dynamomaschinen mit einer Leistungsfähigkeit von 45 Kow. lieferte die Firma Brown & Boveri.

Die elektrische Beleuchtung speist ca. 800 Glühlichter und mehrere Bogenlampen.

Die ganze Anlage ist eine solide und sichere und functionirt vorzüglich; es wurden Wechselströme verwendet, und beträgt die Spannung in der Fernleitung 2000 Volt.

Eine Centralheizung (Niederdruck) ist vorgesehen; der Raum für einen Doppelkessel ist bestimmt und sind die Mauerschlitze und Mauerdurchlässe für die Rohrleitung angebracht. In den Sälen, in der grossen Halle und in den Gemeinschaften sind Junker- und Ruhröfen. 60 Passagierzimmer haben Kachelöfen (von Molina in Fleims, also Tiroler Fabrikat).

Die Hauptfront des Hôtels ist gegen Süden gestellt mit dem Blick gegen den Latemar; der Speisesaal mit grossen, sehr breiten Fenstern hat die Hauptaussicht (gegen Westen) auf die fernen Gletscherberge und (nordwärts) gegen die Rosengartengruppe event. die rothe Wand hin.

Bei der bedeutenden Höhe des Baues (in den Stockwerken 20 m; in dem Giebel 30 m) sind die Haupt- und Mittelmauern massiv hergestellt; die Scheidemauern entweder ausgemauerte Riegelwände oder Ziegelmauern, der Sockel ist aus Dolomitenkalk, das übrige Mauerwerk zumeist aus Porphyr.

Für das Fundamentmauerwerk wurde der Mörtel aus warmem frischen Kalk mit Zusatz von Cement verwendet; für das weitere Mauerwerk Weisskalkmörtel; die Verfugung geschah mit Portlandcement. Die Haupttreppe ist aus Stein, doppelarmig, und ist hiebei der Personen- (zugleich Gepäcks-) Aufzug angebracht. Das Gepäck wird von der Rückseite (Souterrain) hereingebracht; die Dienst-treppe ist aus Holz.

In den Haupträumen sind einfache, aber sehr hübsche und wirkungsvolle Tramdecken, da gutes Bauholz vorhanden war.

Hôtel: Gesammtlänge 71 m; Gesammtbreite 17 m.

Saalbau 30 m lang, 19 m breit; der Speisesaal dreischiffig, schöne Holzdecke, bogenförmig.

Im Souterrain: Post und Telegraph, Bäder, Friseur, Arzt, Weinstube, Schank und Schwemme. Die Küche: Gesammtlänge 18 m, Gesammtbreite $7\cdot_{5}$ m; Wäschezimmer, Keller- und Vorrathsräume, Speisezimmer für die Domestiken, 14 Touristenzimmer. *)

Im Parterre ist die Eintritts- resp. grosse schöne Halle 12 m lang und breit, ein Lieblingsaufenthalt aller Gäste; rückwärts rechts und links von der Haupttreppe sind 2 Annexe (3 m/$6\cdot_{3}$ m) auch ein feines Restaurant aus 2 Sälen (7 m breit, 15 m lang und 6 m breit, $10\cdot_{6}$m lang) ist vorhanden.

Lese- und Rauchzimmer sind $5\cdot_{5}$ m breit und zusammen $15\cdot_{8}$ m lang.

Der Speisesaal im obigen Saalbau ist 12 m breit und 23 m lang.

Im I., II., und III. Stock etc. sind 149 Fremdenzimmer und zwar 3 Typen: Die einbettigen $3\cdot_{25}$ m breit (im Nothfall aber für 2 Betten.

Das Planum um das Hôtel herum hat breite Wege und Rasenpartien, diverse Spielplätze; die Waldebene ist mit parkartigen Wegen und Ruheplätzen versehen.

In grosser Entfernung (125 m) vom Hôtel ist das grosse Stallgebäude für 56 Pferde, mit guter Ventilation und angebauter grosser Wagenremise; im I. Stockwerke des Stallbaues sind 14 Zimmer für Kutscher, Bergführer etc.; es sind die Zimmer $3\cdot_{19}$ m tief, 5 m breit und $2\cdot_{5}$ hoch; Länge und Breite entsprechen der Theilung des darunter befindlichen Stalles. Darüber ein grosser Bodenraum, der theils als Futterboden, theils als Wäschetrockenraum dient.

Weiter 20 m vom Stallgebäude entfernt liegt ein Wirthschaftsgebäude mit Waschküche, Eishaus etc.; ein Gebäude 30 m lang, 10 m breit, einstöckig. Die Waschküche, in der Mitte gelegen, ist

*) Der Hôtelverein hat, wie erwähnt, auch das ehemalige Touristenhôtel zur „Alpenrose" gekauft, welches bedeutend vergrössert werden soll.

durch die Bedürfnisse wesentlich grösser angelegt, als im Plane vorgesehen; die Bügelei ist im I. Stockwerke mit künstlicher Trocknung und dann ist noch über dem I. Stocke ein Lufttrockenraum.

Eine Dynamo von 6 HP treibt die Centrifuge, die Mangel, die Windflügel, den Spülbottich etc. Daneben ist die Bäckerei (12 m lang, 5 m breit) mit Backofen, Backstube, Mehl- und Brotmagazin; weiter noch eine Werkstätte für Schreiner, Glaser, Schlosser etc.

Am anderen Ende ist das Eishaus ($5\cdot_6$ m breit); der Eisstock (das Eislager) $4\cdot_5$ m hoch, mit dem Eise oberhalb, hat einen Wellblechboden (Zwischenboden), an welchem das absickernde Wasser (Tropfwasser) durch Rinnenleitungen abgeführt wird; der Eiskeller unterhalb hat eine Höhe von $2\cdot_1$ m.

Kosten (in abgerundeten Ziffern):

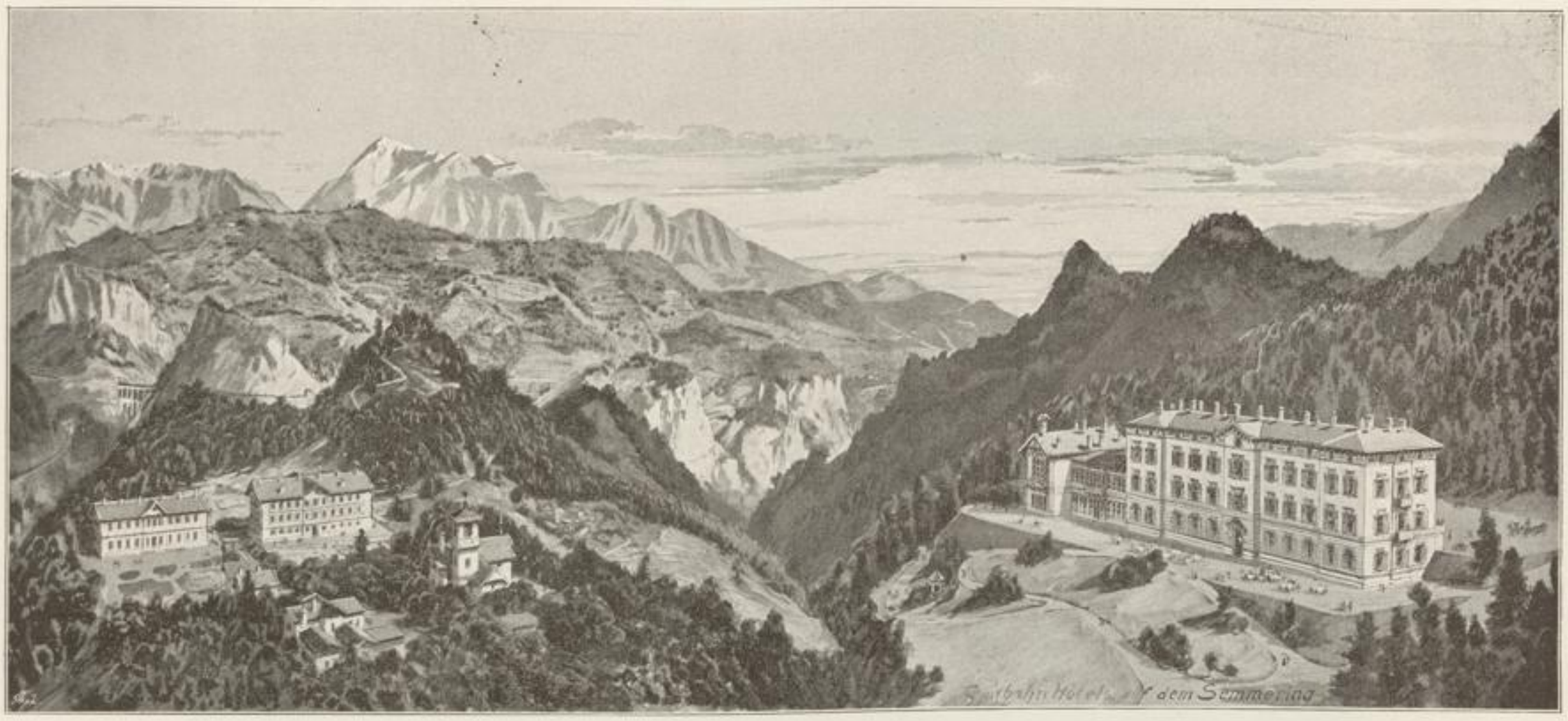
Herstellung der Drainage . . .	fl. 7 000	
Stallgebäude	„ 15 000	
Hauptgebäude	„ 250 000	
Eiskeller, Waschhaus mit Maschinen, Bäckerei	„ 14 000	
Planirung, Wege, Anlagen . .	„ 4 500	
Wasserleitung (bis zu den Obj.)	„ 4 000	
Elektrische Beleuchtung . . .	„ 30 000	
Beitrag zur staatlichen Telegraphen-Leitung	„ 1 000	
Bauleitung, allgemeine Anlagen .	„ 24 500	fl. 350 000
Uebertrag		fl. 350 000
Grundankäufe ca. 100 Joch Wiese und das Anwesen „Alpenrose“		„ 50 000
Einrichtungsconto		„ 130 000
Sonstiges Inventar		„ 15 000
Künstlerische Ausstattung		„ 7 500
Intercallarzinsen		„ 10 500
Unvorhergesehenes		„ 7 000
zusammen . .		„ 570 000

Was die Rentabilität des Unternehmens anbelangt, so wurden: 1% für Amortisation der Gebäude und Immobilien, 4% für die Mobilien gerechnet, und hofft man wie in Sulden, bei einer Saison von Mitte Mai bis Mitte October, eine 5 bis 6% Verinteressirung; in diesem Jahre, bei der bekanntlich höchst ungünstigen Saison, trug die Unternehmung trotz aller Kinderkrankheiten 2%.

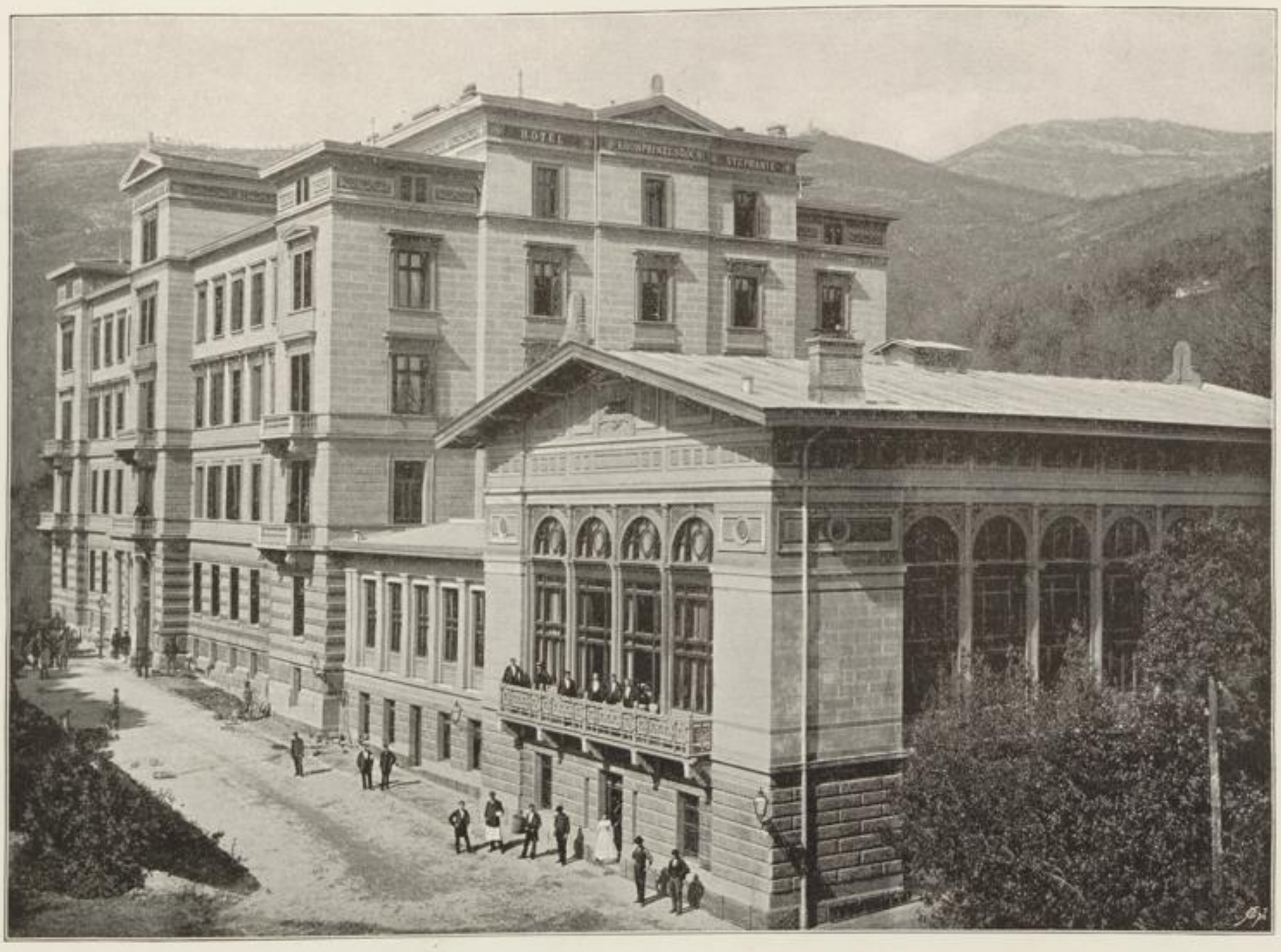
Die Arbeitslöhne betrugen im Durchschnitte:

Maurer	fl. 1·55—1.65
Handlanger	„ 1·15—1·25
Handlangerbuben	„ 0·80—1.00
Zimmermann	„ 1·60—1·70
Tischler	„ 1·50—1·60
Steinbrecher	„ 1·30
Glaser, Spängler	„ 1·85—2·20
Steinmetz	„ 1·60—1·80
Schmiede, Schlosser	„ 1·60

Druckerei des „Sport“ (Fr. v. Karst) Wien, III/2, Seidlgasse 19.



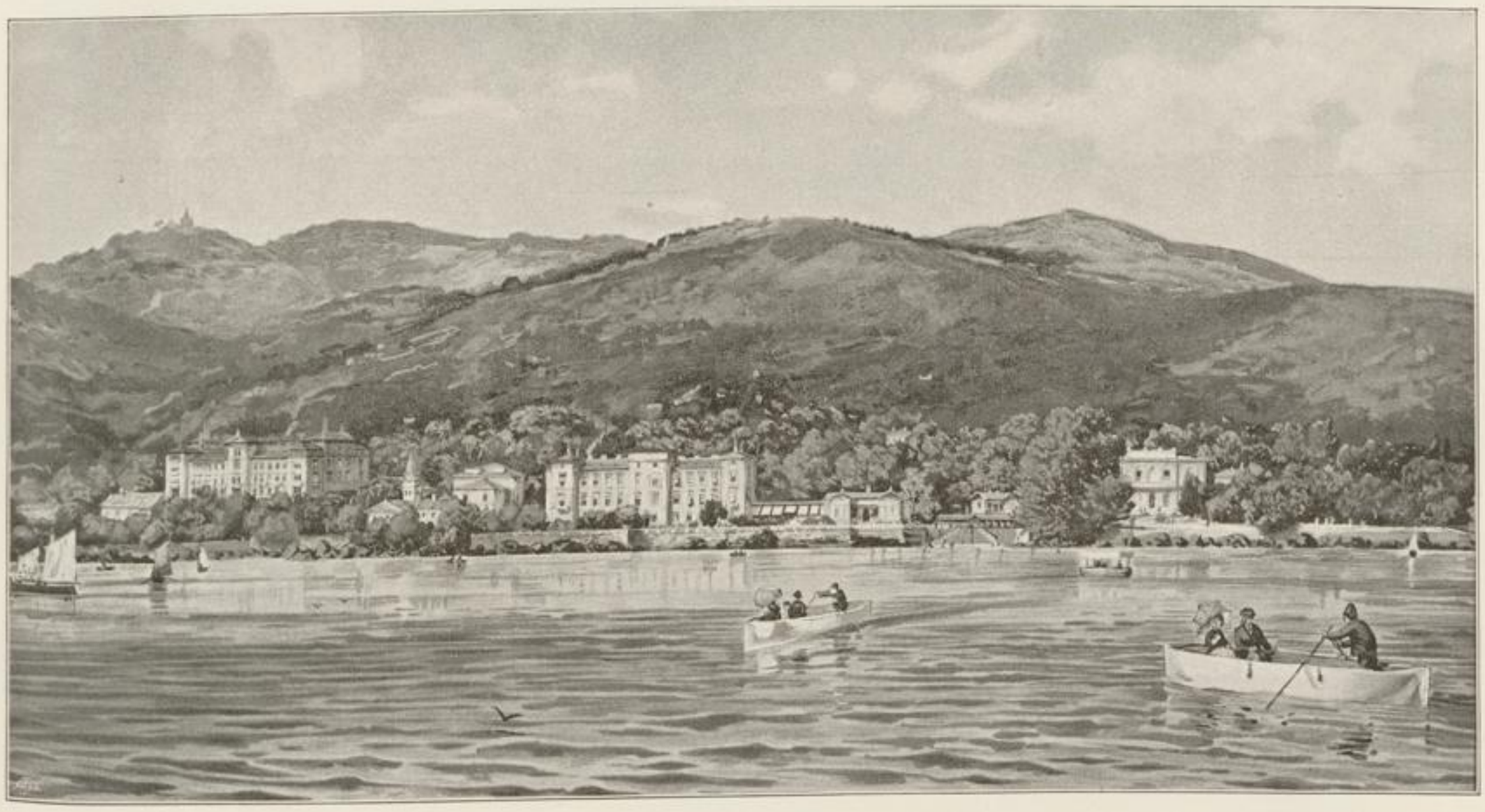
HOTEL SEMMERING. ANSICHT ZU FIG. 1—5.
ARCHITEKT: OBERINSPECTOR WILHELM.



ANSICHT DES HOTEL STEPHANIE IN ABBAZIA.
ARCHITEKT: OBERINSPECTOR WILHELM.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK
INNSBRUCK

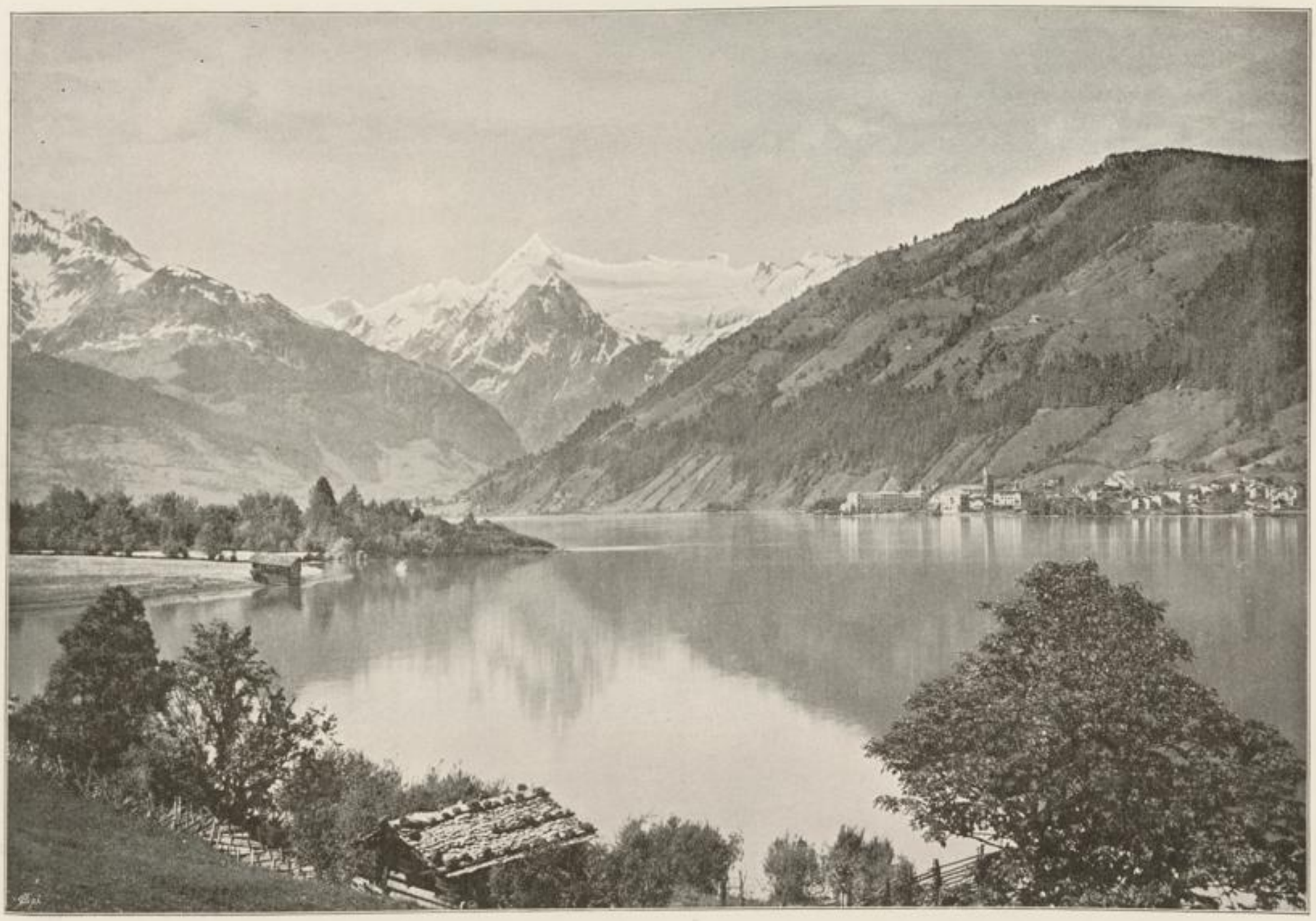
ANSICHT DES HOTEL QUARNERO IN ABBAZIA.
ARCHITEKT: OBERINSPECTOR WILHELM.



ANSICHT VON ABBAZIA.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

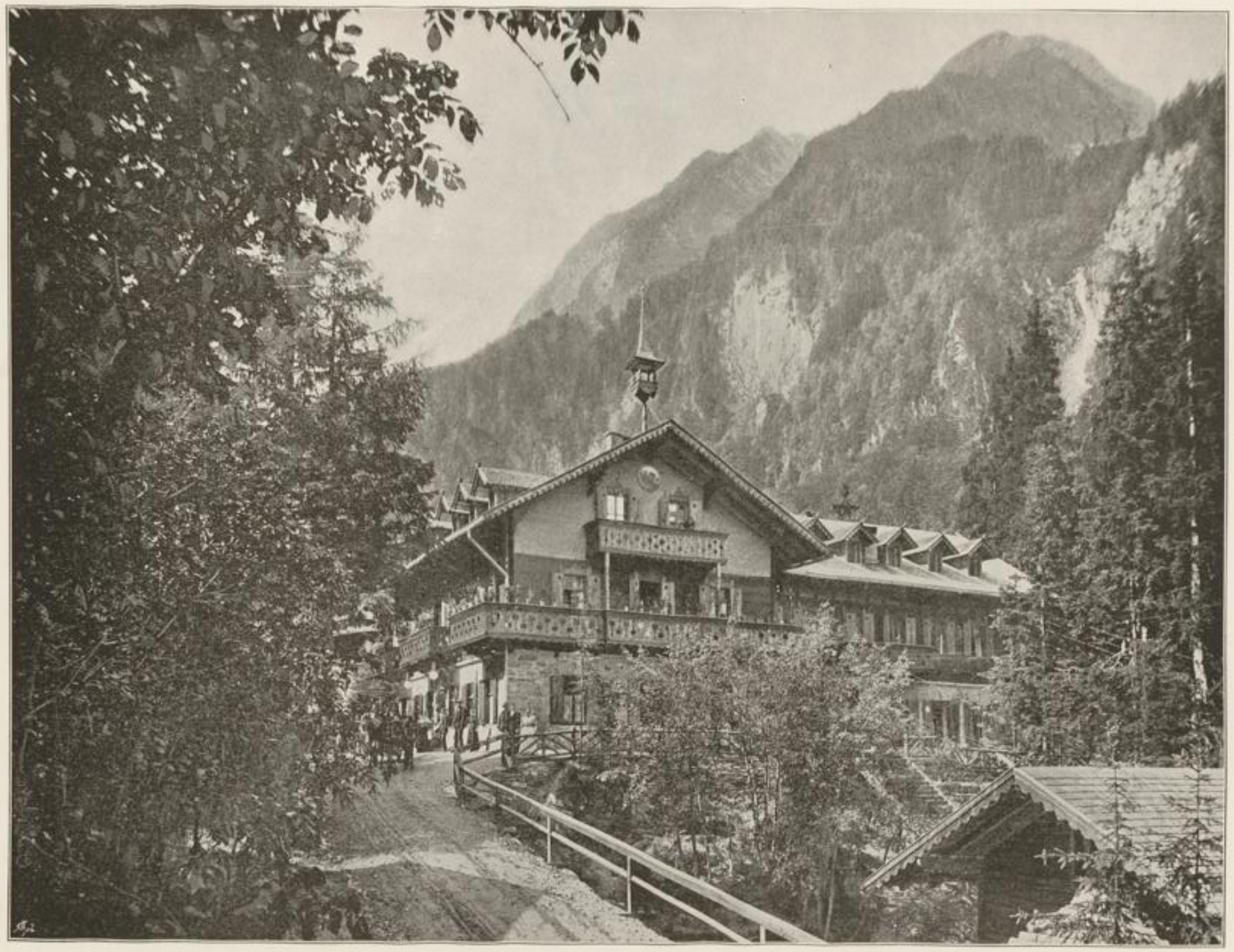
DOLOMITENHOTEL „TOBLACH“. TOTALANSICHT.



ZELL AM SEE.

NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. WIRTHLE & SOHN IN SALZBURG.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

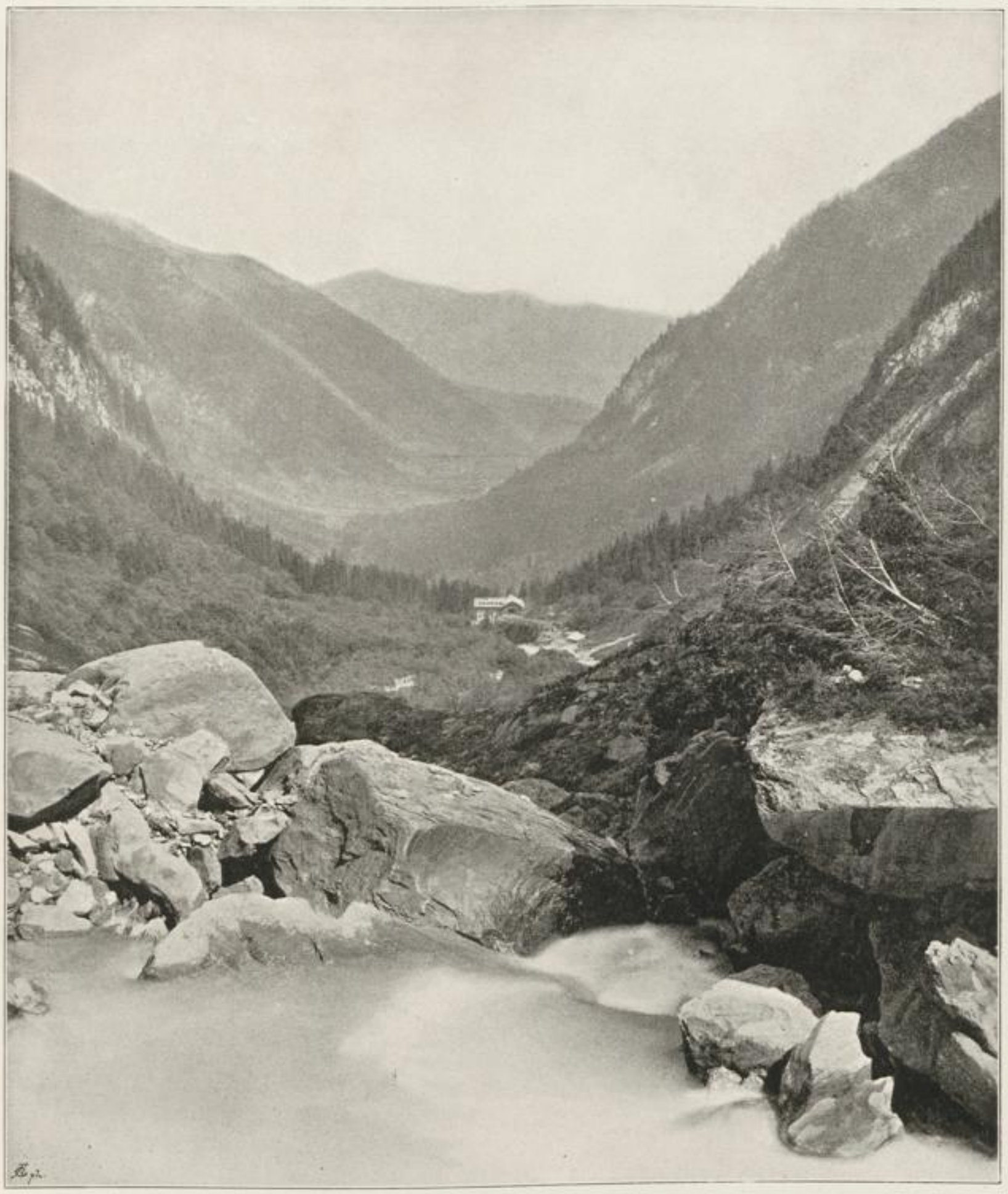


KESSELFALL-ALPENHAUS. KAPRUNER HOTEL.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. WIRTHLE & SOHN IN SALZBURG.

BIBLIOTEKA UNIWERSYTECKA

KESSELFALL-ALPENHAUS. SAALINNERES. KAPRUNER HOTEL.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK
INNSBRUCK



KAPRUNER THAL.

NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. WIRTHLE & SOHN IN SALZBURG.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

MOSERBODEN. KAPRUNER THAL.

NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. WIRTHLE & SOHN IN SALZBURG.

UNIVERSITATS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

WIESBACHHORN. KAPRUNER THAL.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. WIRTHLE & SOHN IN SALZBURG.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

GRAND-HOTEL PENEGAL AM MENDELPASSE.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON F. GUGLER IN BOZEN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK

DER ORTLER MIT DEM SULDENGLETSCHER.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DIE SCHAUBACHHÜTTE MIT KÖNIGSSPITZE UND SULDENGLETSCHER.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITATS-BIBLIOTHEK

KÖNIGSJOCH MIT SULDENGLETSCHER.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK
INNSBRUCK

DIE KÖNIGSSPITZE VON DEM EISSEE-PASS.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DER ORTLERGIPFEL OBERHALB TSCHIERFECK.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DER ORTLER VON DER TRAFOISEITE.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

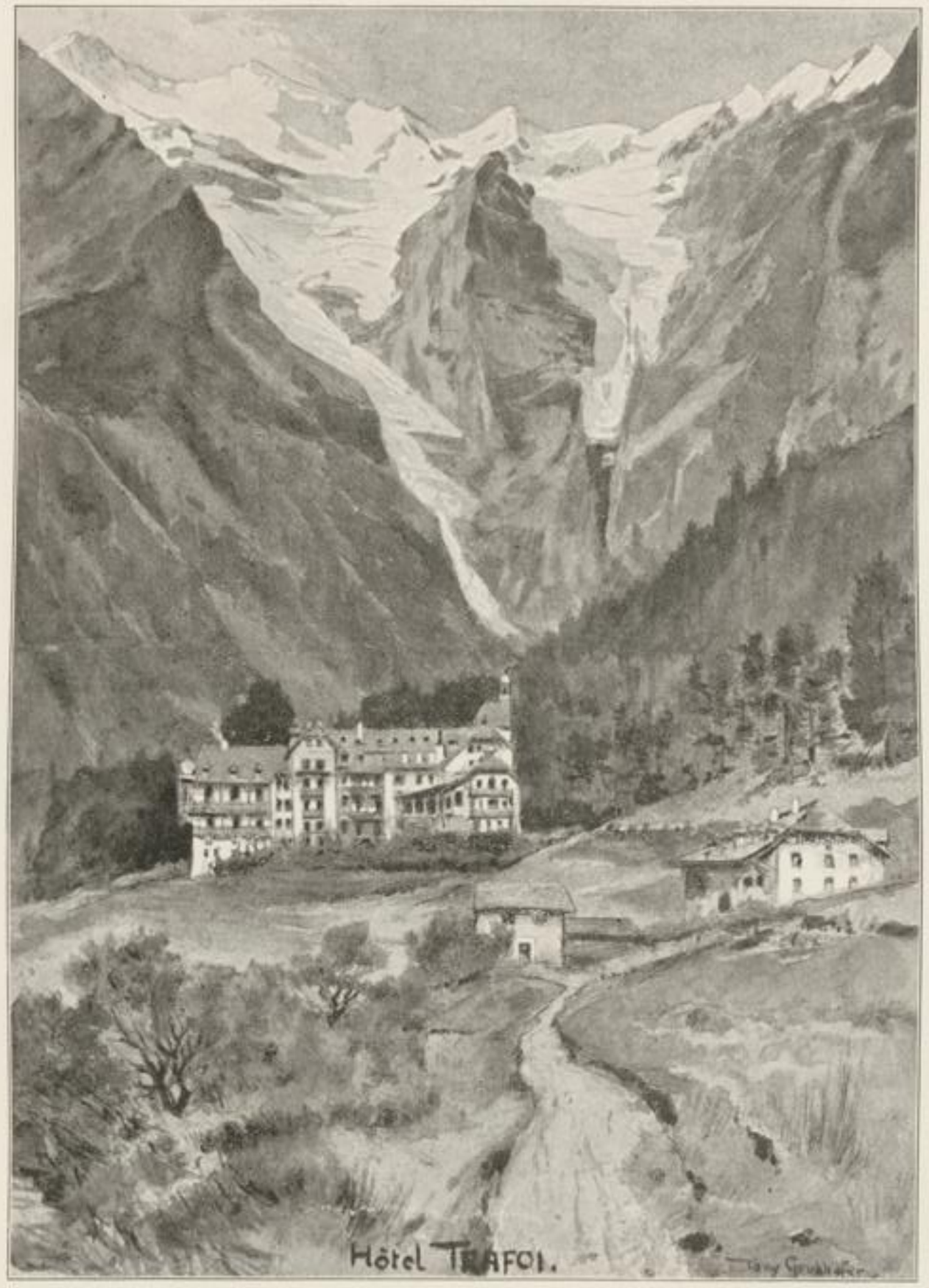
UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK

TRAFOI GEGEN DIE GLETSCHER.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

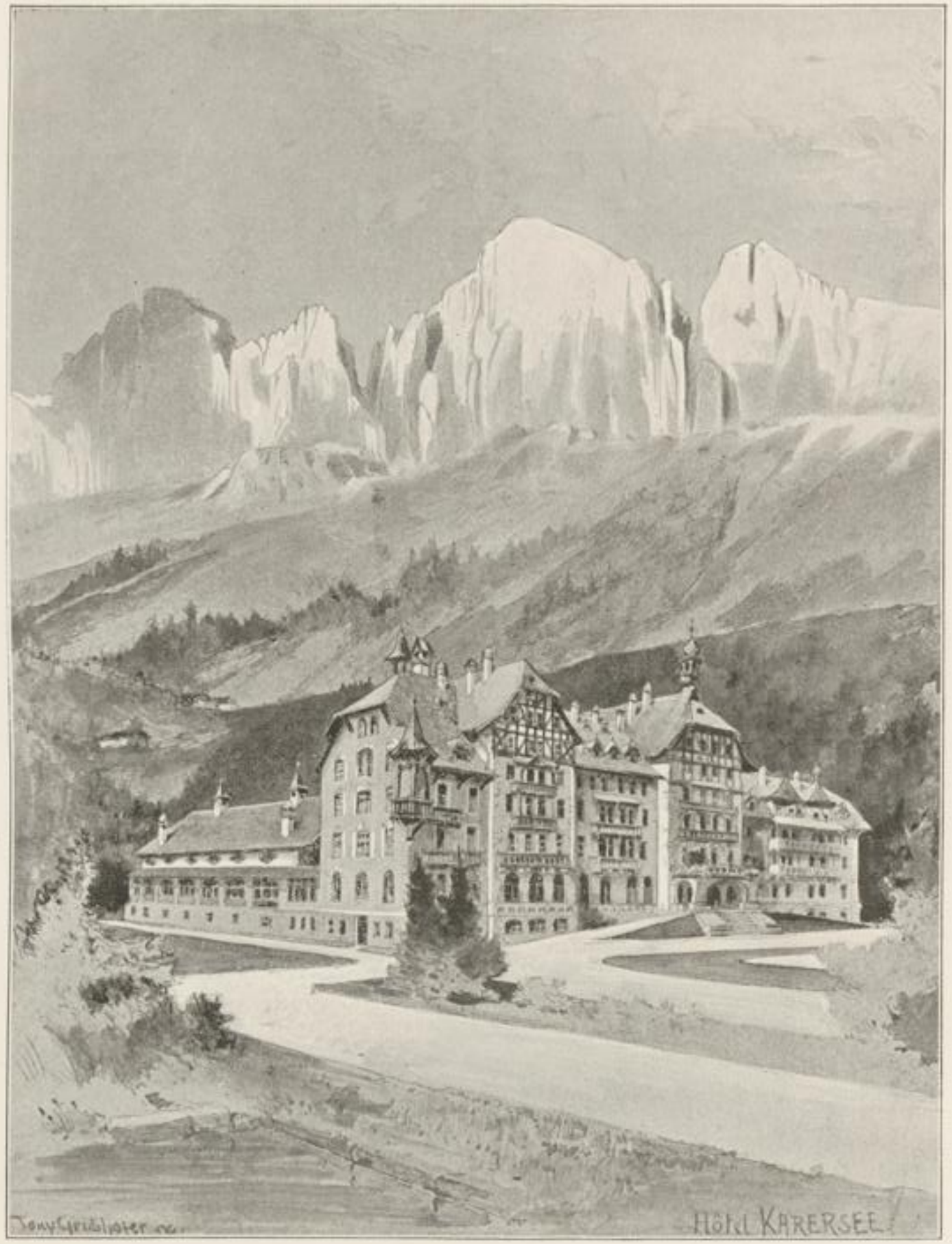
UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DIE PAYERHÜTTE (3020 m) MIT DEM ORTLERGIPFEL.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK



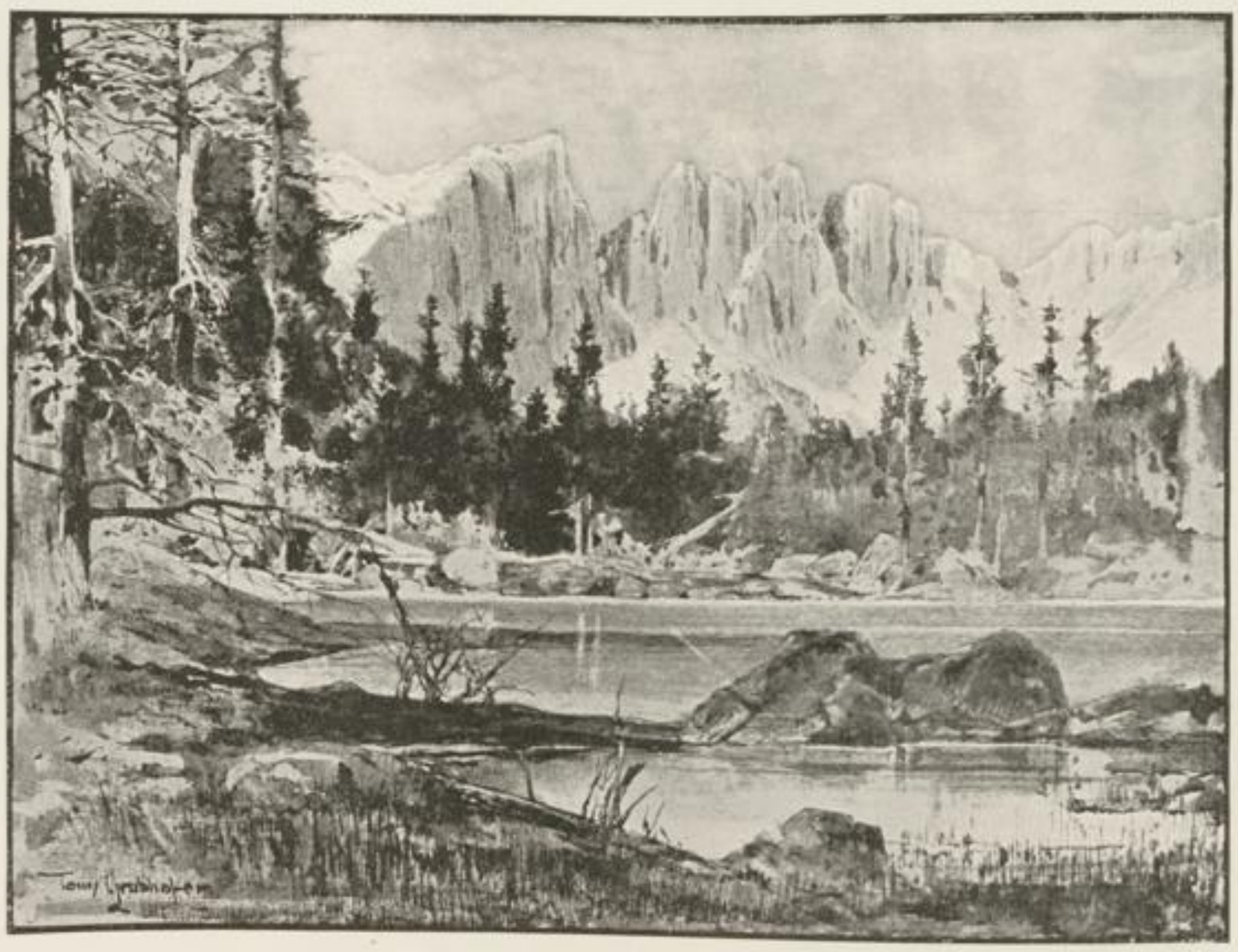
HOTEL TRAFOI.



HOTEL KARERSEE.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK

KARERSEE-HOTEL.



KARERSEE MIT LATEMAR.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DIE ROSENGARTENGRUPPE, VOM SCHLERN AUS.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

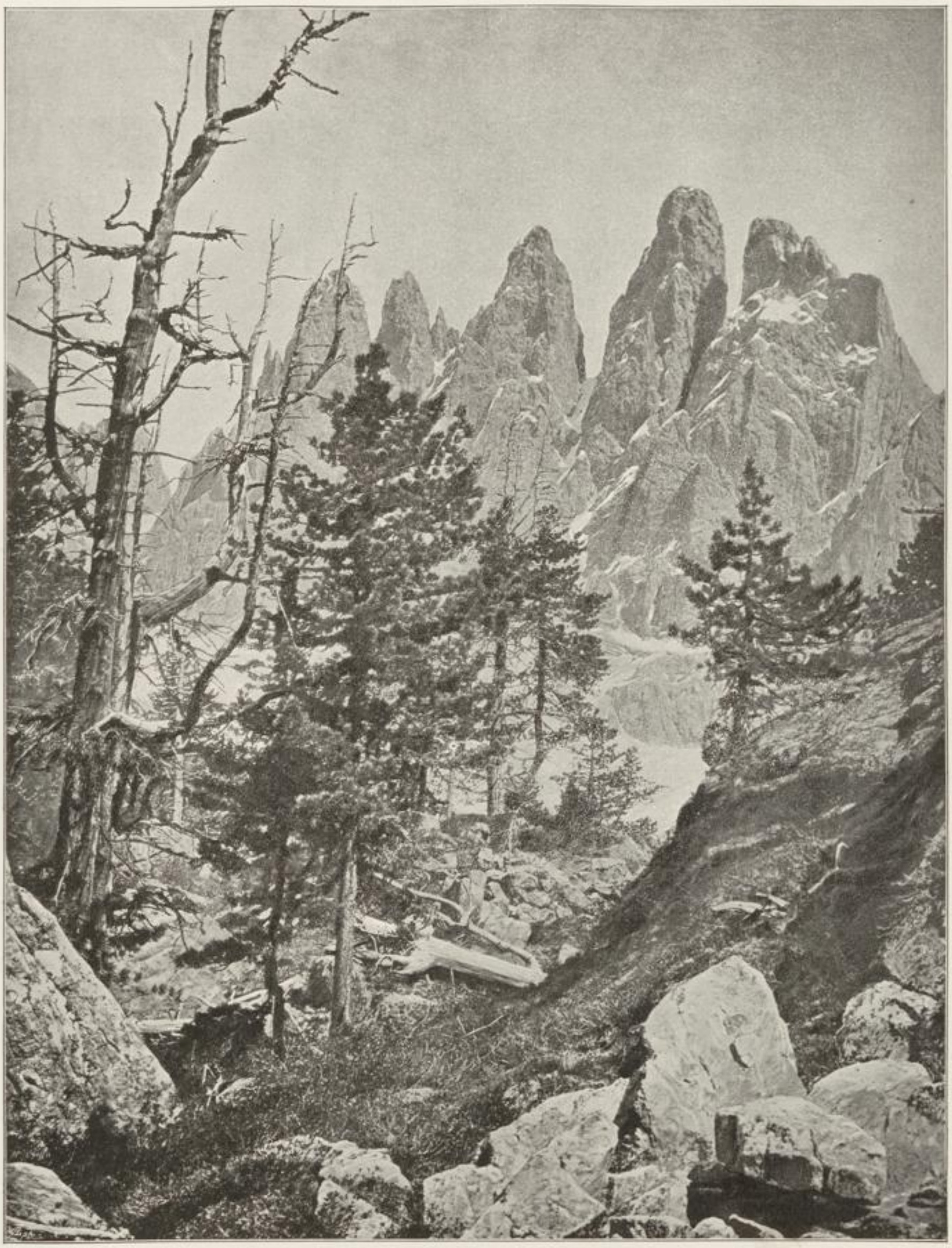
UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK * INNSBRUCK *

FURCHETTA, PASS RIGAIS, ODLA, FERMEDA, CAMPAILE DI FERMEDA (VILNÖSS).
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK

DIE THÜRME VON VAJOLETT, VOM LAURINS-PASS.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK



FERMEDATHURM, ODLA, VON VILNÖSS.
NACH EINER PHOTOGRAPHIE VON B. JOHANNES IN MERAN.

ulb.tirol
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

CRKWENIZA. CURHOTEL.
(ARCHITEKT JOSEF HÖFER IN BUDAPEST.)

UNIVERSITÄTS-BIBLIOTHEK INNSBRUCK
ulb.
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

at 98/90