

**Aktuelle Ausstellung in der Gastwirtschaft Rohrböck
1040 Wien, Rilkeplatz 7**

In die Sommerfrische

Eröffnung: 20.04. 2023 19.30 Uhr

Mo - Do: 10.15 - 23.00, Fr 10.15 - 15.00, Sa, So, Feiertag geschlossen



Atelier Hofmann, 1950er

Erik Eybl, www.plakatmuseum.at, erik.eybl@aon.at

Eine kleine Geschichte der Erholungsreise

Den am Lande besonders unwirtlichen Winter verbrachte der Adel in der Stadt, im Sommer musste er aber seine Landwirtschaften betreuen. Dafür wurden die Herrenhäuser und Burgen zu repräsentativen Schlössern ausgebaut. War man aber gerade nicht auf einem Landgut, wollte man doch der in der Sommerhitze besonders unhygienischen Stadt entfliehen. Dafür ließen sich die Adelsfamilien Sommerpaläste in unmittelbarer Stadtnähe errichten. So waren die heute im mehr oder minder dicht verbauten Stadtgebiet liegenden Schlösser Favorita (Theresianum), Belvedere und Schönbrunn, das Palais Auersperg, das Augartenpalais und das Gartenpalais Liechtenstein reine Sommersitze. Der Adel siedelte sich aber auch gerne in der Nähe der kaiserlichen Familie an, die im Sommer ursprünglich Laxenburg, Reichenau an der Rax und Baden bevorzugte.

Erzherzogin Sophie gebar nach Solebad-Kuren in Ischl vier Knaben (die „Salzprinzen“). Ihrem ältesten Sohn, Kaiser Franz Josef, schenkte sie zur Hochzeit 1854 dort eine Villa. Mit der Anwesenheit der kaiserlichen Familie rückte nun das Salzkammergut in den Fokus des Adels. Auch das aufstrebende Bürgertum wollte im Sommer die Stadt verlassen. Vor Ausbau der Eisenbahn musste man sich auf nahegelegene Orte wie Pötzleinsdorf oder Mödling beschränken. Der Fortschritt des Eisenbahnbaues und die Entstehung eines finanzstarken Bürgertums als Folge der Industrialisierung ließ die Zahl der „Sommerfrischler“ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rasant ansteigen. Die wohlhabenden Bürger wollten es dem Adel gleichtun und suchten dieselben Orte auf. Während der alte Geburtsadel aber weiter unter sich in den eigenen Schlössern blieb, ließ der neue Geldadel Villen von namhaften Architekten errichten. Reinen Sommerhäusern entsprechend waren sie zwar schön, aber oft nicht einmal ausreichend möbliert oder gar beheizbar. Das Besitzbürgertum, oft jüdischer Herkunft, war großer Förderer der Künste. Die etablierten Künstler folgten dem Vorbild ihrer Mäzene. Gustav Mahler zog es im Sommer nach Toblach, Arthur Schnitzler nach Reichenau an der Rax, Peter Altenberg nach Gmunden, Alexander Girardi, Emmerich Kálmán und Franz Lehár nach Bad Ischl, Gustav Klimt an den Attersee und nach Pörttschach, wo er regelmäßig Johannes Brahms traf, Paula Wessely und Attila Hörbiger an den Grundsee. Für diejenigen, die sich keine eigene Villa leisten wollten oder konnten, standen neben den „Grand Hotels“ der Luxusklasse auch genügend Gasthäuser und Privatquartiere mittlerer und einfacher Qualität zur Verfügung. Auch der Mittelstand konnte sich eine bescheidenere Sommerfrische leisten. Man vergnügte sich bei Spaziergängen, Ausritten und Kutschenfahrten, bei Konzerten und im Theater, bei privaten Empfängen, beim Kartenspiel, Tennis, Radfahren und im Wasser. Oft verlegte die gesamte Familie mit Personal, Hausrat, Möbeln und Haustieren für die Sommermonate auf das Land während der mit Geschäften ausgelastete Papa in der Stadt blieb, um am Wochenende nachzuzufolgen.

Der wirtschaftliche Niedergang nach dem Ersten Weltkrieg traf das Bürgertum und damit auch die Sommerfrische-Orte ganz empfindlich. Doch es sollte noch schlimmer kommen: Während der Herrschaft der Nationalsozialisten wurde ein Großteil des alten Publikums vertrieben oder ermordet. Der Aufschwung des internationalen Fremdenverkehrs ab den 1960er Jahren brachte entweder neue Touristen, die dem alten Sommerfrischen-Idyll nichts abgewinnen konnten oder ließ letzte Stammgäste in andere Weltgegenden reisen. Zwar sucht man wegen der zunehmenden Sommerhitze heute wieder öfter Erholung im Umfeld der Städte, das Lebensgefühl der alten Sommerfrische treffen diese Urlaube aber nicht mehr.

Auf Ihren Besuch freuen sich die Veranstalter
Erik Eybl, Wolfgang Rosner und Hannes Rohrböck
www.plakatumuseum.at erik.eybl@aon.at

Tourismus – Fremdenverkehr – Urlaub – Sommerfrische

Was ist der Unterschied?

„**Tourismus**“ ist der älteste Begriff. Die „Kavalierstour“ führte junge Adelige ab dem 17. Jahrhundert quer durch Europa, später folgte das reiche Bürgertum. Der „Tourist“ war im England um 1800 der wohlhabende Vergnügungs- und Bildungsreisende. So waren es auch Engländer, die als erste zum Vergnügen in die Berge gingen. Als „Touristen“ bezeichnete man zu Ende des 19. Jahrhunderts im deutschen Sprachraum daher nur Fremde, die Gebirgsorte besuchten und Bergsport ausübten, zuerst nur im Sommer, dann auch im Winter. Ambitionierte Bergsteiger wurden „Hochtouristen“ genannt.

Jeder andere Besucher von auswärts war für die Ortsbevölkerung ein Fremder, für dessen Reisetätigkeit die Bezeichnung „**Fremdenverkehr**“ verwendet wurde, unabhängig von Staatsangehörigkeit, Dauer, Zweck oder Jahreszeit. Seit den 1980er Jahren vermeidet man für Gäste die eher abweisenden Bezeichnungen „Fremder“ und „Fremdenverkehr“. Stattdessen wird wieder der internationale Begriff „Tourist“ und „Tourismus“ für verwendet.

Bis in das 20. Jahrhundert dienten nur Sonn- und Feiertage der Erholung. Ein rechtlicher Anspruch auf „**Urlaub**“ als Arbeitstage, an denen arbeitsfähige Arbeitnehmer von der Arbeitsverpflichtung trotz Entgeltzahlung befreit sind, ist für Angestellte erst seit 1910, für Arbeiter seit 1919 gesetzlich geregelt. Das Wort „Urlaub“ hängt mit „Erlaubnis“ zusammen und wurde zuerst für die Dienstfreistellung beim Militär, etwa für Erntearbeiten, verwendet. Nicht-Erwerbstätige wie Hausfrauen, Pensionisten, Schüler und Studenten haben keinen gesetzlichen „Urlaubsanspruch“. Mit der Zeit bürgerte sich aber für jede Reise mit Erholungs-, Vergnügungs- oder Bildungscharakter auch dieser Personengruppen der Begriff „Urlaub“ ein.

Die „**Sommerfrische**“ kam zur Zeit der Industrialisierung auf. Der Sommer in der Stadt wurde durch Lärm, Hitze, Staub und Gestank immer unerträglicher. Wohlhabende Stadtbürger, später auch der Mittelstand, übersiedelten für einige Wochen oder sogar Monate „auf's Land“, um dem ungesunden Stadtklima zu entkommen. Zur Zeit der Kutschen reichte der Radius gerade bis zum Wienerwald, erst die Eisenbahn ermöglichte auch breiteren Schichten eine „Sommerfrische“ in entfernteren Gebieten.

Um die Jahrhundertwende war Böhmen mit seinem Kur- und Bädertourismus Fremdenverkehrs-Spitzenreiter, gefolgt von (Süd) Tirol und der Steiermark. 1911 verzeichnete Österreich, das damals aus dem heutigen Österreich mit Südtirol, Böhmen, Mähren, Galizien, Slowenien, Istrien und Dalmatien bestand, 32 Millionen Nächtigungen. Niederösterreich war mit 9 Millionen Nächtigungen an die Spitze aufgerückt. Das war auf die immense Steigerung der Zahl erholungsuchender Wiener in der „Sommerfrische“ zurückzuführen. Der Erste Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung von einem Tag auf den anderen. In den Hungerjahren 1919/20 wurden Touristen in vielen Gemeinden nicht mehr aufgenommen, da man die eigene Bevölkerung kaum ernähren konnte. Zeitweise wurde sogar der Eisenbahnverkehr, die Lebensader des Tourismus, eingestellt. Viele der besonders renommierten Gebiete wie Südtirol, das adriatische Küstenland oder die böhmischen Kurorte waren verloren gegangen. Nach Stabilisierung der Verhältnisse ab Mitte der 1920er-Jahre entwickelte sich der Tourismus zu jener wichtigen Komponente der österreichischen Wirtschaft, die er auch heute noch ist. Der Ausbau der Postautobus-Linien brachte die Touristen nun auch bequem in Gebiete abseits der Bahnlinien. Niederösterreich war bis 1938 das führende Tourismus-Bundesland Österreichs, was nach wie vor auf die Gäste aus Wien zurückzuführen war. Allerdings sanken die Nächtigungszahlen von 1925 bis 1938 kontinuierlich von 6,8 auf 4 Millionen.

Nach der Annexion durch das Deutsche Reich im März 1938 erlebte der Fremdenverkehr wegen des staatlich gelenkten Freizeitprogramms „Kraft durch Freude“ noch eine kurze Blüte. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges führte im September 1939 zur Einschränkung privater Urlaubsreisen. Ab 1941 brachten Transport- und Versorgungsschwierigkeiten den Inlandstourismus endgültig zum Erliegen, dafür kamen Rekonvaleszente, Ausgebombte und Flüchtlinge. In den Nachkriegsjahren konnten sich nur wenige Österreicher Urlaub außerhalb der eigenen „vier Wände“ leisten. Wenn doch, dann waren es oft nur bescheidene Ferien in Privatquartieren oder am Bauernhof. Erst das „Wirtschaftswunder“ ab Mitte der 1950er-Jahre ermöglichte einer breiteren Bevölkerungsschicht wieder Urlaubsreisen. Die fortschreitende Motorisierung erlaubte erstmals eine individuelle Reisegestaltung. Dadurch ging die Nachfrage nach der klassischen „Sommerfrische“ in der Nähe Wiens zugunsten der westlichen und südlichen Bundesländer oder gar Italiens zurück. Prominentestes Opfer dieses Trends war der Semmering, auch weil wegen des Eisernen Vorhanges auch noch die bis dahin so treue ungarische Oberschicht ausblieb. Der Verfall der Flugpreise führte schließlich dazu, dass 2018 die österreichischen Sommerurlauber 65 % ihrer Nächtigungen im Ausland, nur 35 % im Inland verbrachten. In Zeiten von Corona und Klimawandel steht der Inlandsurlaub wieder hoch im Kurs, ob dieser Trend aber nachhaltig sein wird, ist noch abzuwarten.

Ausbau der Eisenbahn in Österreich

Der wesentliche Unterschied zwischen Fuhrwerk und Eisenbahn war die Schienengebundenheit, nicht das Zugmittel. Als in England schon ab 1812 Dampflokomotiven im Bergbau eingesetzt wurden, eröffnete man die erste Eisenbahn in Österreich von Budweis nach Linz 1832 noch als Pferdebahn, die allerdings damals die längste Schienenstrecke der Welt hatte. Erste für Lokomotivbetrieb konzipierte Eisenbahn in Österreich war die 1838 eröffnete hauptsächlich industriellen Zwecken dienende Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brunn. Damit begann ein abwechselnd durch den Staat und durch Private finanzierter intensiver Bahnbau. Die Eisenbahn ermöglichte bequeme Reisen zu entfernten Zielen und moderaten Preisen. Ohne Eisenbahn hätte es keinen bürgerlichen Sommerfrischeverkehr gegeben. Die Eisenbahngesellschaften bewarben diesen auch mit Landschaftsplakaten bekannter Künstler.

Eröffnung der wichtigsten „Sommerfrischelinien“

- 1857 Südbahn Wien – Graz – Marburg – Laibach – Triest
- 1858/60 Westbahn München – Rosenheim, dann Innsbruck oder Salzburg – Wien
- 1863 Kärntner Bahn Marburg – Klagenfurt – Villach
- 1867 Brennerbahn Innsbruck – Bozen
- 1870 Kaiser Franz Josefs-Bahn Wien – Tulln – Absdorf – Budweis
- 1872 Flügelbahn zur Kaiser Franz Josefs-Bahn Absdorf – Krems
- 1871 Pustertal/Drautalbahnen Franzensfeste – Lienz – Villach
- 1873 Rudolfsbahn Kanaltal – Villach – Leoben – Amstetten
- 1873 Flügelbahn zur Südbahn Laibach – Abbazia/Opatija – Fiume/Rijeka
- 1875 Gisela-Bahn Salzburg – Bischofshofen – Wörgl
- 1877 Salzkammergutbahn Stainach-Irdning – Bad Aussee – Bad Ischl – Attnang-Puchheim
- 1884 Arlbergbahn Innsbruck – Bludenz
- 1893 Salzkammergut-Lokalbahn Salzburg – Bad Ischl
- 1909 Tauernbahn Schwarzach-St. Veit – Spittal a.d. Drau und
- 1909 Wachaubahn Krems – Emmersdorf – Grein, von dort seit 1898 weiter nach Linz

In der Vitrine

Geschwindigkeiten für eine Reise von Wien über Laibach nach Triest

...mit der Postkutsche um 1850

Die Geschwindigkeit hing vom Straßenzustand, den Steigungen und der Dauer der Zwischenaufenthalte ab. Die Verbesserung der Straßen steigerte die Tagesdistanzen von 30 km um 1700 auf bis zu 120 km um 1850 (in der Ebene, bei Tageslicht). Cirka alle 30 km gab es einen Pferdewechsel bei einer Poststation. Mit Übernachtungen dauerte die Reise über Laibach nach Triest 4 Tage (480 Straßenkilometer nur bei Tagfahrt, 16 Stationen). „Beschleunigte“ Wagen, die auch in der Nacht fuhren, benötigten 2 Tage.

...mit der Eisenbahn um 1900

Die Geschwindigkeit hing von den Steigungen, den Aufenthalten zum Nachfassen von Wasser und Kohle, allfälligem Lokomotivwechsel sowie der technischen Entwicklung bei Lokomotiven-, Gleis- und Wagenbau ab. 1850 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Aufenthalte in der Ebene 35, um 1900 schon 90 km/h. Für die 590 Bahnkilometer mit 14 Stationen über Laibach nach Triest brauchte man um 1900 etwa 12 Stunden, davon alleine für die 42 km über den Semmering (Gloggnitz – Mürzzuschlag) 1 Stunde 20 Minuten.

Heute braucht man von Wien über Laibach nach Triest mit dem Auto 5, mit der Bahn über Laibach immer noch 9,5 Stunden (über Udine 7,3 Stunden).

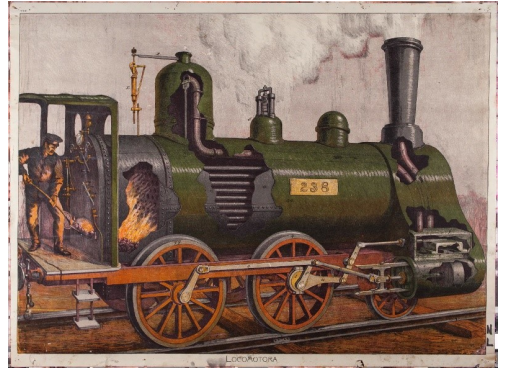


- Ganz oben links:** Heinrich C. Berann. Prospekte für die Großglockner-Hochalpenstraße.
- von links:** vor 1938 / 1938-1944 Überdruck / ab 1945 zuerst handkoloriert, danach Neudruck.
- Darunter:** Ansichtskarten aus der Sommerfrische
- Darunter:** Damenspende Eisenbahnball 1907: Leporello mit Eisenbahnplakat-Miniaturen
- Darunter:** Modell einer Postkutsche um 1850
- Ganz oben rechts:** Deckel Brettspiel „Reise über den Semmering“, vor 1900
- Darunter:** Modell einer Dampflokomotive, ähnlich der in Österreich ab 1841 gebauten.
- Ganz unten hinten:** Buchreihe „Die Villen von ...“ von Marie-Theres Arnbom

Die Plakate

Links außen: *Anonym*: Lokomotive, Schul-Wandbild, Esslingen um 1870. [4312]

1825 wurde in England die Eisenbahnstrecke zwischen Stockton und Darlington mit einer Lokomotive von George Stephenson eröffnet und gleichzeitig der erste Passagier-Transport mit einem von einer Lokomotive gezogenen Zug durchgeführt. Trotz vieler Vorbehalte war der Siegeszug der Eisenbahn nicht aufzuhalten. Dafür war die Entwicklung immer leistungsfähigerer Lokomotiven für den Adhäsionsbetrieb (ohne Zahnstangen und Zahnräder) besonders wichtig. Um 1880 wurde Wasserdampf als Antriebskraft langsam durch Elektrizität, ab 1925 durch Dieselverbrennung abgelöst. Die wichtigsten österreichischen Lokomotivfabriken waren die der Staatsbahnen zwischen dem Wiener Süd- und Ostbahnhofareal, die in Floridsdorf sowie die in Wiener Neustadt, Graz und Linz.



Anonym: Städte&Landschaftsansichten aus Steiermark, Krain, Nieder-Österreich, Istrien&Süd-Tirol, Wien 1898 [4173]

Die Bahnverwaltungen erkannten bald die geschäftliche Bedeutung des Touristenverkehrs. Hauptsächlich in Bahnhöfen angebrachte, oft von namhaften Künstlern gemalte, Werbeplakate zeigten die von Bahnen erschlossenen Gegenden, nicht Züge oder Bahnanlagen. In der Landschaftsmalerei galt noch detailtreue Genauigkeit als höchster Qualitätsmaßstab, weshalb der Stil der Eisenbahnplakate recht altmodisch erscheint. Die Anhäufung möglichst vieler kleinformatiger Ansichten wirkte verwirrend und wurde zuerst durch ein großes „Hauptbild“ und zwei „Nebenbilder“ abgelöst bis auch die „Nebenbilder“ verschwanden.

Die private Südbahngesellschaft erwarb 1858 nicht nur die Bahnlinie Wien – Graz – Triest, sondern errichtete auch die in Marburg abzweigende Drautalbahn nach Lienz, die anschließende Pustertalbahn nach Franzensfeste sowie die Brennerbahn von Innsbruck über Franzensfeste und Bozen nach Verona. Damit lag die Erreichbarkeit der Sommerfrischeorte südlich Wiens, die in der Steiermark, in Kärnten und Südtirol bis an das Meer im Bereich dieser Gesellschaft. Nach britischem und amerikanischem Vorbild errichtete und betrieb man auch Luxushotels an der Bahnstrecke in Toblach im Pustertal (1877), am Semmering (1882) und in Abbazia/Opatija an der Adriaküste (1884).



Ferdinand Brunner: Salzkammergut, k.k. österr. Staatsbahnen, 1910 [3941]

Die sowohl strategisch als auch für den Salztransport wichtige Salzkammergutbahn von Stainach-Irdning über Bad Aussee, Bad Ischl, Attnang-Puchheim und Ried nach Schärding wurde von privaten Investoren gebaut, aber 1881 verstaatlicht. Erst mit dieser Bahn war Bad Ischl von Wien aus rasch und bequem erreichbar.

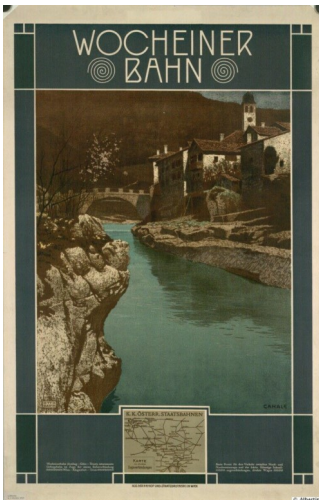
Der arrivierte Maler Ferdinand Brunner zeigte nicht die drohende Gewalt der Berge sondern bevorzugte stimmungsvolle Landschaften wie hier den Blick von der Seeklause am Grundlsee auf den Backenstein. Als „Landschaftsmaler alten Stils“ legte er auf die naturgetreue Zeichnung besonderen Wert, Schrift und Rahmen mit den für das Ausseeerland so typischen Narzissen sind aber schon im Jugendstil gestaltet.



Otto Barth: Wocheinerbahn, 1910 [3947]

Barths Bild ist das modernste dieser Reihe. Wirkung geht vor Genauigkeit, der Rahmen ist in geometrischem Jugendstil ausgeführt, nicht mehr im früheren floralen. Die von Jesenice über Bled und Görz nach Triest führende Wocheinerbahn hatte wegen der Kriegsgefahr gegen Italien hohe strategische Priorität, sollte aber auch das Monopol der Südbahngesellschaft brechen. Mit dem Tourismusverkehr wollte man zumindest ein Teil der enormen Baukosten von 104 Mio Kronen (ca 440 Mio €) zurückverdienen.

Barth war Studienkollege und Freund Gustav Jahns. Sie erschlossen gemeinsam neue Kletterrouten, so den nach ihrer Profession benannten „Malersteig“ auf der Rax. Barth starb jung mit nur 39 Jahren.



Anonym: k.k. öst. Staatsbahnen, Die hohen Tauern, um 1905 [3962]

Die Südbahn wurde bis 1923 von einer privaten Gesellschaft betrieben. Der Neubau von Bahnen erfolgte ab 1873 aber oft wieder durch den Staat, da neben den wirtschaftlichen Interessen vermehrt auch militärische zu berücksichtigen waren. Strategisch wichtige Alpenquerungen erfolgten durch die Phyrn-, Karawanken-, Wocheiner- und Tauernbahn.

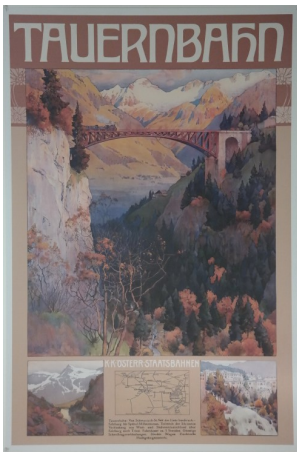
Das erste Teilstück der Tauernbahn von Schwarzach-St. Veit in das Gasteinertal wurde 1905 eröffnet und ermöglichte Badgastein einen Aufschwung zu einem der bedeutendsten europäischen Kurorte. Mit der Fertigstellung 1909 wurde das ehrgeizige alpenquerende Bauprogramm abgeschlossen.



Gustav Jahn: k.k. österr. Staatsbahnen, Hohe Tauern, 1907
[3963]

Ab 1905 erhielt Gustav Jahn den Auftrag, Plakate für neue Gebirgsbahnen zu gestalten. Nach Wunsch der Bahnbetreiber sollte dabei die landschaftliche Schönheit im Mittelpunkt der Werbung um „Sommerfrischler“ stehen. Bei einem Vorgängerplakat (rechts) stand noch eine Brücke im Bildmittelpunkt, nun ist es der Großglockner.

Jahn galt bereits in jungen Jahren als „Gebirgsmaler“. So illustrierte er die Kataloge des Bergsport-Geschäftes von Mizzi Langer. Er hatte sich von der bisher gepflogenen höchst detailgetreuen Plakatmalerei zwar gelöst, seine Bilder scheinen allerdings noch immer wie Gemälde. Dagegen wirken die Rahmen in floralem Jugendstil und die Schriften schon modern. 1919 stürzte Jahn erst 40jährig bei einer Klettertour in den Tod.



Gustav Jahn: k.k. österr. Staatsbahnen, Hohe Tauern, 1905
(Nachdruck) [4114]

Die erste Arbeit Gustav Jahns für die k.k. Staatsbahnen war im Aufbau noch der alten Werbemalerei verbunden. Neben dem Hauptbild gibt es noch zwei kleine „Nebenbilder“. Mit der Brücke über das Angertal wird ein zwar kühnes, aber doch technisches Bauwerk ins Zentrum gerückt, was nicht der Werbelinie „landschaftliche Schönheit“ entsprach.

Dem Plakat folgte 1907 ein zweites (links), auf dem Jahn den Großglockner aus dem Hintergrund in das Zentrum rückte und auf die „Nebenbilder“ Gasteiner Nassfeld und Bad Gastein sowie die Brücke verzichtete. Der Streckenname „Tauernbahn“ wich dem Namen der Betreibergesellschaft.

Hermann Kosel: Niederösterreich, 1935 [1158]

Idealtypisches Bild einer Urlaubslandschaft mit See, Bergen, Almwiesen, einem Landhaus und freundlichen Menschen. Das nationalsozialistische Deutschland verhängte am 1. Juli 1933 die „Tausend-Mark-Sperre“. Jeder Deutsche musste beim Grenzübertritt nach Österreich 1.000 Reichsmark zahlen. Der Tourismus sollte ruiniert, Österreich destabilisiert und letztlich in einen Aufstand gegen die Regierung Dollfuß getrieben werden. Darauf warben die Fremdenverkehrsämter massiv um Inlandsgäste und im nicht-deutschen Ausland. Während der Tourismus in den westlichen Bundesländern erhebliche Einbußen erlitt, kamen Niederösterreich und die Steiermark dank der Wiener Sommerfrischler „mit einem blauen Auge“ davon. Die Sperre wurde erst 1936 in Folge des „Juliabkommens“ zwischen Bundeskanzler Schuschnigg und Hitler aufgehoben.



Hermann Kosel: Nach Niederösterreich, um 1930 [3636]

Blick über die Ruine Aggstein auf die Donau. Die niederösterreichischen Regionen Wienerwald, Donau, Voralpen und Semmering waren schon zu Zeiten der Monarchie auch für den Mittelstand leicht erreichbar und finanziell erschwinglich. 1911 hatte Nieder-österreich das bis dahin im Tourismus führende Böhmen mit seinen Kurbädern, aber auch Südtirol an Gästenächtungen überflügelt.

Hermann Kosel (1896-1983), Sohn eines Hoffotografen, studierte Malerei an der Akademie der Bildenden Künste und arbeitete mit dem „Altmeister“ der Plakatgrafik Julius Klinger zusammen. Kosel spezialisierte sich auf bunte Plakate im typischen Stil der 1930er Jahre. Er arbeitete für die Tourismuswirtschaft und namhafte Firmen wie Humanic und den Rikola-Verlag. 1938 musste er mit seiner jüdischen Frau zuerst in die Schweiz, dann nach Frankreich fliehen und kehrte 1949 nach Wien zurück.



Gustav Jahn: Wachau, 1909 [4171]

Die 1870 zwischen Wien und Budweis eröffnete Kaiser-Franz-Josefs-Bahn wurde 1872 um eine Flügelstrecke Absdorf-Hippersdorf – Krems erweitert. Von Linz her wurde 1898 eine Strecke bis Grein geführt. Der Lückenschluss entlang des Donauufers durch die Wachau erfolgte 1909, wobei man bei Willendorf die steinzeitliche Figur „Venus von Willendorf“ entdeckte. Obwohl Jahn 1907 beim Plakat „Hohe Tauern“ bereits auf Nebenbilder verzichtete, stellte er hier, wohl auf Wunsch der Betreibergesellschaft, der Ruine und dem Ost Dürnstein auf kleinen Bildern noch Stift Melk und Krems zur Seite.

Elisabeth Benedikt, Franz Kralicek: Deutschland, Niederdonau, Traisental, 1939 [1922]

Der seit 996 gebräuchliche Name Österreich wurde nach der Annexion durch das Deutsche Reich verboten. Niederösterreich wurde am 1. Mai 1939 zu Niederdonau. Schlagartig war auch der Großteil des Sommerfrischepublikums verschwunden: geflüchtet, inhaftiert oder ermordet. Bis 1941 besetzten vermehrt Deutsche im Rahmen der Organisation „Kraft durch Freude“ aber auch rekonvaleszente Soldaten die Sommerquartiere. Danach kamen anstatt Urlaubsgästen nur noch Flüchtlinge und Ausgebombte.

Franz Kralicek (1907-1943) studierte Freskomalerei, war aber gemeinsam mit seiner Frau Elisabeth Benedikt (1897-1977) besonders in der NS-Zeit auch als Plakatmaler tätig. Er sollte den Eisernen Vorhang der Staatsoper bemalen, starb aber davor an einem Herzinfarkt.



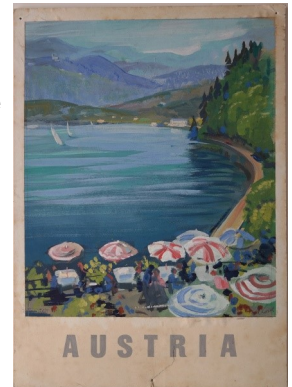
Alois Mitschek: Wienerwald, 1956 [3943]

Zentrales Motiv ist die Burgruine Mödling, im Föhrenbachtal fahren zwei einsame Autos. Rechts davon erahnt man die Stadt Mödling. Im Hintergrund liegt Wien mit dem Turm des Stephansdomes und einem Teil des Riesenrades. Wenn Sie wissen, welche Melodie auf dem Plakat angesprochen wird, teilen Sie es bitte dem Wirt mit. *Der in den 1920er Jahren auch für politische Parteien tätige Alois Mitschek (1898–1974) war nach dem Zweiten Weltkrieg der am meisten beauftragte Maler für Niederösterreich-Werbung.*



Alois Mitschek: Das anmutige Ybbstal, 1947 [3970]

Im Zentrum Waidhofen an der Ybbs mit seinen charakteristischen Türmen, von links: Bergfried des Rothschild-Schlusses, Stadtpfarrkirche, Bürgerspalkirche, Stadtturm. Im Hintergrund die Wallfahrtskirche auf dem Sonntagberg.



Hermann Kosel: Austria, vor 1936 [4310]

Nicht realisierter Entwurf für ein Plakat, Deckfarben auf Karton.



Rauch: Hotel Esplanade Baden, ca 1913 [4168]

Das monumentale viergeschossige Hotel wurde 1912 von Eduard Prandl in späthistoristischem Stil erbaut. Besonders beeindruckend sind die über zwei Stockwerke reichende halbkreisförmige Doppelkolonnade über dem Eingang und der Speisesaal. Während der Erste Weltkrieg den Tourismus weitgehend zum Erliegen brachte, profitierte Baden als Sitz des k.u.k. Armeekommandos ab 1917. 1921 wurde das Hotel zu einem Sanatorium, 1945 requirierte die Rote

Armee, die in Baden ihr Oberkommando einrichtete, alle Hotels. Ab 1956 diente das weitgehend devastierte Haus als Quartier für ungarische Flüchtlinge, die hier 1957 das Orchester „Philharmonica Hungarica“ gründeten. Heute ist das renovierte und denkmalgeschützte Gebäude in Apartments aufgeteilt und Sitz des Billard-Sportverein-Baden.

Über den Grafiker ist nichts Weiteres bekannt.

Franz Bilko: Zur Traubenkur nach Baden, ca 1960 [3952]

In Weintrauben sind zahlreiche Stoffe enthalten, die der Gesundheit und Schönheit förderlich sind. Ganz nebenbei verhilft die Kur auch zu einer Minderung der Nervosität. Die Badener Weinbauer riefen gemeinsam mit der ansässigen Ärzteschaft die Trauben- und Traubensaftkur ins Leben. Die Eröffnung der Traubenkurwochen Anfang September erfolgt mit einem festlichen Umzug, bei dem ein Stock mit einer „Hauerkrone“ aus Weinlaub und Reben vorangetragen wird. Die reine Traubenkur sollte nicht länger als drei Wochen dauern.

Der Maler und Grafiker Franz Bilko (1894-1968) entstammte einer Gumpoldskirchner Weinhauerfamilie und wohnte in Baden.



Anonym: Semmeringfahrten, 1904 [3944]

Der Staat verkaufte die erst 1857 fertiggestellte Südbahn bis Triest bereits 1858 an die private k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft. Wiener, die es sich leisten konnten, nahmen die Strecke über den Semmering bis Mürzzuschlag rasch für Ausflugsfahrten an. Somit wurde die Südbahn quasi zur „Mutter“ aller Touristenbahnen. Die Gesellschaft erweiterte ihr Streckennetz sukzessive um die Kärntner Bahn von Marburg bis Villach, die Brenner-, die Pustertal- und Drautalbahn sowie eine Flügelbahn von Laibach nach Abbazia/Opatija und Fiume/Rijeka und weitere Linien in Ungarn. Sie wurde damit zum größten privaten Arbeitgeber der Monarchie.

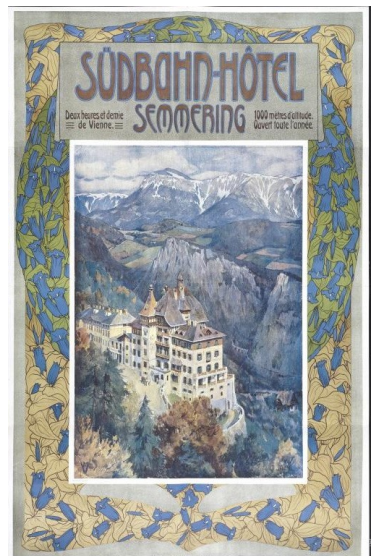


Gustav Jahn: Südbahn-Hotel / Semmering, 1904

Nachdruck Edition Tusch, 1992 [3027]

Ein weiteres Plakat von Gustav Jahn für die Südbahngesellschaft. Bei der Werbung für die bahneigenen Hotels standen natürlich diese im Mittelpunkt. Hotel und Landschaft sind noch, typisch für Jahn, in gemäldehafter Art gemalt, der Blütenrahmen und die Schrift entsprechen schon dem Jugendstil.

Der Generaldirektor der Südbahngesellschaft Friedrich Julius Schüller (1832-1894) erkannte das touristische Potential der Eisenbahn über die bloße Personenbeförderung hinaus und ließ ab 1878 entlang des Streckennetzes in Toblach (Grand Hotel Toblach), am Semmering (Grand Hotel Südbahn), und in Abbazia (Hotel Kvarner) Luxushotels errichten. Sie wurden zu Musterbetrieben und Impulsgebern der Regionen.



Hermann Kosel: Südbahnhotel, 1933 [372]

Das selbe Hotel – 30 Jahre nach Gustav Jahn von Hermann Kosel „plakativ“-flächig und in kräftigen, kontrastierenden Farben anstatt gemäldhaft-detailliert und farblich zurückhaltend gemalt. Die Landschaft verschwindet zugunsten des Hotelbaues. Neben der imposanten Höhe des Baues steht das großzügige Hallenbad mit großen Fenstern und Sonnenterrasse und vielen Gästen im Vordergrund. Der ehemalige Küchenchef des Südbahnhotels, Vincenz Panhans, wurde mit seinem eigenen 1888 eröffneten Grand-Hotel bald zum schärfsten Konkurrenten. Viktor Silberer, der „Semmeringkönig“ und größte Grundeigentümer der Gegend, ließ den Einkehrghasthof „Erzherzog Johann“ auf der steirischen Seite zu einem Luxushotel der Sonderklasse aus- und umbauen. Karoline von Neumann, eine reiche Witwe und der erfolgreiche Primararzt Franz Hansy beauftragten Wiener Stararchitekten das Kurhotel zu erbauen. Alle vier Hotels gehörten zu den komfortabelsten und größten Europas.



Alfred Roller: Schneebergbahn, 1897 [3936]

„Im Sommer 1897 tauchte an den Wiener Straßenecken ein gar phantastisches Plakatbild auf, das dazumal großes Aufsehen hervorrief,“ berichtete die Salzburger „Fremden-Zeitung“ 1899 über ein Plakat für die Schneebergbahn, das einen geflügelten Riesen zeigt, der auf seinen Schultern eine Reisegruppe auf den Berg bringt. Entstand die Idee, als Sinnbild der Technik ein Fabelwesen darzustellen, noch der Symbol-Welt des Historismus, so wies der Bildaufbau mit seiner flächigen Gestaltung und dem dominierenden Bildmotiv schon in die Moderne.

Alfred Roller (1864-1935) war Gründungsmitglied und Präsident der Wiener Secession. 1903 wurde er Ausstattungsleiter an der Hofoper unter Gustav Mahler, ab 1909 Bühnenbildner am Burgtheater und ab 1929 Lehrer am Reinhardt-Seminar. Dass der Möchtegernemaler Adolf Hitler ihn zu seinem Vorbild auserkor, war nicht Rollers Schuld.

Alois Mitschek: Niederösterreich Puchberg a/S., 1953 [3637]

Die 1897 eröffnete Schneebergbahn sowie die Bahnverbindung zwischen Wiener Neustadt und Puchberg waren ausschlaggebend für den Übergang des Ortes von der Landwirtschaft zum Tourismus. Nicht nur die Wiener genossen das Erlebnis, ohne große Mühe auf den höchsten Berg Niederösterreichs zu gelangen. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte Puchberg durch die Anerkennung als Luftkurort mit heilklimatischem Klima an die Tourismuserfolge der Zwischenkriegszeit anschließen.



Anonym: Hotel Fischer / Reichenau, 1897 Nachdruck Edition Tusch, 1992 [3022]

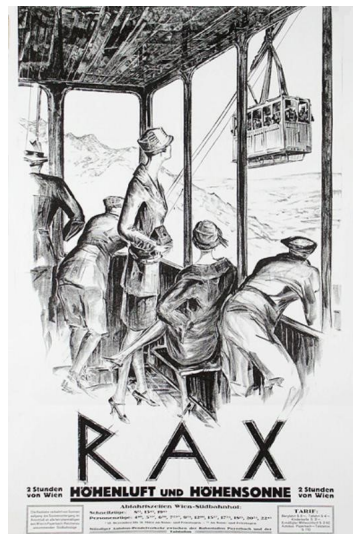


Schon 1789 wurde an dem Ort ein einstöckiges Gebäude mit zwei Gästezimmern und einem Strohlager errichtet, 1889 durch Josef Fischer vergrößert und als Hotel Fischer bekannt. 1895 verpasste der Baumeister August Böhm aus Wien dem Objekt eine völlige Neugestaltung. Eine eigene Wasser- und eine Gasanlage wurden eingebaut, um den luxurverwöhnten Gästen mehr Komfort zu bieten. In den beiden Weltkriegen wurde das Hotel Fischer unter anderem als Lazarett verwendet.

Der Niedergang der Semmering-Region zwang es zur Schließung und ließ es verfallen. 1978 von Grund auf erneuert wurde das nunmehr in „Marienhof“ umbenannte Haus unter wechselnden Eigentümern zum Seminarhotel und im April 2020 Opfer der ersten Coronawelle. Neue Eigentümer eröffneten aber bereits wieder im September 2020.

Atelier Weixler: Rax, 1926. Nachdruck Edition Tusch, 1992 [3030]

Um 1900 war am Gipfel der Rax ein Grand Hotel geplant, das wegen des Einspruches der Gemeinde Wien zum Schutz des Quellwassers der Ersten Wiener Hochquellwasserleitung nicht errichtet wurde. Schließlich einigte man sich auf ein mittels Seilbahn erreichbares Schutzhaus. Die erste Personen-Schwebbahn Österreichs wurde am 9. Juni 1926 eröffnet und überwand mehr als 1.000 Höhenmeter. Sie erlaubte auch einem neuen Publikum, Berggipfel zu erreichen: Mondäne Stadtmenschen mit Stöckelschuhen und Sportkappen blickten gebannt aus den unverglasten Fenstern auf die Gebirgslandschaft. Im ersten Jahr beförderte die Bahn 18.000 Fahrgäste. Die Bergfahrt kostete mit 5 Schilling knapp 10% der monatlichen Arbeitslosenunterstützung. *Über das Grafikatelier ist nichts Weiteres bekannt.*



Joseph Binder: Raxbahn, 1927 [3017]

Mit bloß den Farben blau und rot stellte Binder den Kontrast zwischen den Elementen Berg und Tal her. Der aus dem Buchstaben „b“ erwachsende Pfeil verbindet die Gegensätze und stellt die Steilheit und Dynamik der Bahn dar. Mit Ausnahme des Wortes „Raxbahn“, das Tal symbolisierend, ist die Schrift untergeordnet. Der blaue Berg und der rote Pfeil drücken alles aus. Binder erhielt für dieses Plakat internationale Auszeichnungen.

Joseph Binder (1898-1972) wurde mit der Schöpfung des Meini-Mohren und Arbeiten für Persil, Arabia Kaffee und für den Fremdenverkehr zum bedeutendsten Grafiker Österreichs seiner Zeit. Ab 1934 unterrichtete er in den USA, wohin er 1938 endgültig emigrierte. Sein Buch „Colour in Advertising“ wurde maßgeblich für die Werbeindustrie. Bis 1963 war er unter anderem Art Director der US Navy. Namensgeber des seit 1996 verliehenen Joseph-Binder-Awards für Grafik-Design.



**Anonym nach Joseph Binder: Raxbahn, 1951 ,
Nachdruck Edition Tusch, 1992 [2461]**

Im Vergleich mit dem Original erkennt man auf den ersten Blick die Mängel der „Neuaufgabe“. Der Berg schrumpft zugunsten eines wenig aussagekräftigen Himmels. Was Binder nur durch seinen Pfeil und die sparsame Berggrafik ausdrückte, muss hier geschrieben werden: Hinauf zur Höhe, zu Licht und Sonne. Die dunkle Wucht der Rax schwimmt zwischen den beiden mattroten Zonen. Im Tal soll die Silhouette Wiens dem Dämmsten die Verwendung der Raxbahn durch die Wiener nahelegen. Während der Entwurf von 1927 mit „Binder-Wien“ signiert ist, trägt die Fassung von 1951 nur einen Druckvermerk. Warum das Meisterwerk Binders 1951 durch die Österreichische Verkehrs-werbung so verhunzt wurde, ist unverständlich.

Herbert Walter Türk: Am schönsten ist die Steiermark, 1952 [3244]

Nach 1945 suchte man sich von der „Blut- und Boden“-Stilistik der NS-Grafik weitestmöglich zu unterscheiden. Die Lösung war eine unschuldige, manchmal geradezu kindlich anmutende Bildsprache.

Herbert Walter Türk (1925-2018) wurde bevorzugt aus seinem Heimatland Steiermark mit Tourismuswerbung beauftragt. Die Titel seiner Bücher „Unschuldige Moderne“ und „Sympathisch und erfolgreich werben“ beschreiben seinen Plakatstil.



Heinrich Ebner: Komm doch nach Kärnten, 1950er [3499]

Aus den gleichen Überlegungen wie die „reisende Schwalbe“ Türks sind die Tourismusplakate Ebners für Kärnten nach 1945 in geradezu naivem Stil entstanden. *Heinrich Ebner (1911-1998), akademische Maler, wurde durch künstlerische Werbegrafik und Sgraffitomalerie bekannt. Der spätere Altbürgermeister und Ehrenbürger von Velden war bekennender Nationalsozialist. „Das NS-Regime bot ihm die Möglichkeit, sich als Apologet einer zur Phrase erstarrten Blut- und Boden-Ideologie sowie einer banalen 'Volkskunst' zu beweisen. (Heinrich Koschat, 2017).*



Hubert Lechner: Ferien in Kärnten, 1947 [3512]

Wie aus der Zeit gefallen wirkt dieses höchst realistische Plakat mit einer Trachtenfrau vor dem Klagenfurter Landhaus, dem Wörthersee und den Karawanken. Mit der fast fotografischen Darstellung umgeht Lechner die Polarität zwischen der pathetischen Volkstümelei des NS-Regimes und dem naiven Kindchenstil der Nachkriegszeit.

Der Maler Hubert Lechner (1903-1990) lebte am Attersee, dessen Landschaft er vielfach darstellte. In den Jahren nach dem Krieg entstanden Plakate, Prospekte, Produktlogos und Werbegrafik verschiedenster Art. Volkskundliche Bedeutung erlangten seine Vorlagen für Trachtenkleidung nach Angaben von Heimatforschern.



Anonym: Hotel Schloss-Velden / Wörthersee, um 1935.

[1977]

Nachdem 1863 mit der Bahnverbindung Marburg - Klagenfurt - Villach auch Unterkärnten an die Südbahn angeschlossen worden war, kamen Touristen rasch an den Wörthersee. Dafür hatte In Pörtschach der Wiener Porzellanfabrikant Ernst Wahliss 1882 ein Restaurant, Sommervillen, Sport- und Vergnügungsstätten errichten lassen. Er erwarb 1891 auch das verfallene Schloss Velden das er für den Hotelbetrieb luxuriös wieder aufbauen ließ. Es war Kulisse für die TV-Serie „Ein Schloss am Wörthersee“. Heute ist das 5-Stern-Haus eines der „Leading Hotels of the World“ im Rahmen der Falkensteiner-Gruppe.



Alexander Exax: Zell am See, 1927 [3946]

Sommerfrische-Sujet pur: Im Vordergrund zwei klassische Typen von Gästen: ein älterer Herr in Wanderkleidung mit Spazierstock und ein junges, mondänes Paar im Automobil. Den Mittelgrund dominiert der völlig ruhige, vielfarbige See in dem sich die Schneelandschaft des Kitzsteinhornes spiegelt. Aus dem Ort sticht das breite Grand Hotel an der Esplanade und der Turm der Pfarrkirche St. Hippolyt mit dem markanten Satteldach heraus.

Alexander Exax (1896-1994) war im Ersten Weltkrieg der jüngste Kriegsphotograf der k.u.k. Armee. Danach arbeitete er als Werbegrafiker in Griechenland und Rom. 1925 gründete er in Wien mit seinem Freund Oscar Spitzer die bis 1937 bestehende Werbeagentur Exax-Spitzer. 1945 übersiedelte er nach Kärnten und war in allen Sparten der Gebrauchsgraphik tätig.



Anonym: Salzkammergut, 1897 [3948]

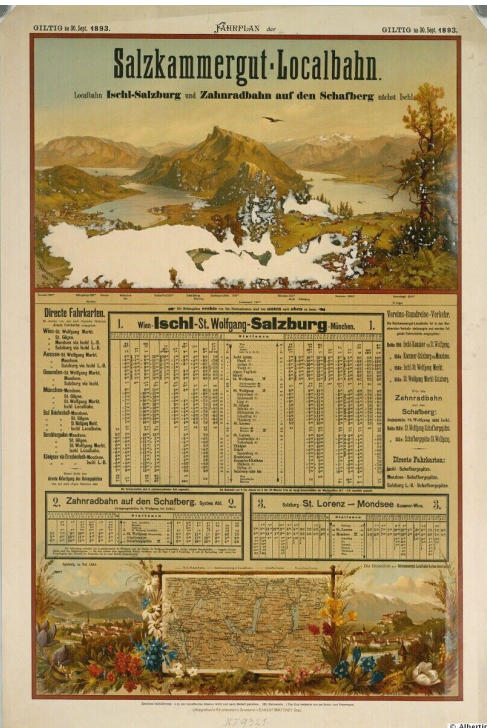
Um die Jahrhundertwende änderte sich der Stil von Landschaftsplakaten. Bis dahin zeigte man eine möglichst große Anzahl von Einzelbildern mit detailgetreuen Abbildungen, dann hob man ein Motiv größer hervor, das aber noch immer von zwei kleineren „Nebenbildern“ begleitet war, bis man sich endlich auf bloß ein Motiv konzentrierte. Dieses Plakat für die Hallstätter- und Traunsee-Schiffahrt zeigt rund um das zentrale Bad Ischl noch eine überreiche Bildersammlung, zwei kleine Textblöcke und eine Landkarte. Es wirkt eher wie ein Werbeprospekt, als ein Plakat. Aber noch in den 1960er Jahren gab es Ansichtskarten, auf denen möglichst viele Fotos vom Urlaubsort zu sehen waren. Übrigens: Der Raddampfer rechts von Bad Ischl war einer von drei auf dem Traunsee eingesetzten. „Sophie“ und „Elisabeth“ wurden abgewrackt, die „Gisela“ fährt seit 1871 noch bis heute.



Hans Liska: Österreich – die Sommerfrische Europas, 1933 [3612]

Das Bild zeigt den Traunsee mit dem im 10. Jahrhundert erbauten Seeschloss Ort in Gmunden. Es war Drehort etlicher Filme wie „Blau blüht der Enzian“ und der bis 2004 produzierten Fernsehserie „Schlosshotel Orth“ - was bei Touristen für Verwirrung sorgte, da das Schloss kein Hotel beherbergt.

Der Wiener Hans Liska (1907-1983) arbeitete zuerst als Werbegrafiker in St. Gallen und München, ab 1933 in Berlin, im Zweiten Weltkrieg für eine Propagandakompanie. Seine Frontzeichnungen erschienen in vielen Zeitungen und in Buchform. Nach dem Krieg blieb er in Deutschland und spezialisierte sich auf Plakate für die deutsche Marken- und Autoindustrie und entwarf zahlreiche Rennsport-Plakate für Mercedes-Benz. Seine Städtezeichnungen waren gesuchtes Dekor für Porzellanteller. Mit Oskar Koschka verband ihn eine Freundschaft von der Wiener Kunstgewerbeschule her.



Johann Varonne: Salzkammergut-Localbahn, 1893 [3945]

Das älteste Stück der Eisenbahnplakat-Serie ist eine Mischung von Landschaftswerbung und detailliertem Fahrplan: Möglichst naturgetreue Bilder umrahmen den üppigen Text. 1890 begannen die Techniker Josef Stern und Franz Hafferl mit dem Bau einer Strecke von Salzburg nach Bad Ischl und betrieben sie auch als Eigentümer. Kaiser Franz Josef, für den es einen eigenen Salonwagen gab, eröffnete sie 1893. Damit war Bad Ischl von Wien mit der West- und Salzkammergutbahn, von Salzburg mit der Salzkammergut-Localbahn gut erreichbar. Trotz des Protestes der Bevölkerung wurde die sehr populäre Bahn 1957 eingestellt. Mit dem Lied „Zwischen Salzburg und Bad Ischl pfeift a liabe klane Eisenbahn“ wurde ihr zumindest ein musikalisches Denkmal gesetzt.

Der aus dem Tessin stammende Johann Varonne (1832-1910) war ein für Alpenlandschaften bekannter Aquarellist und Lithograph.

Oswald Hengst: Liechtensteinklamm, 1934

[3953]

Die höchst spektakuläre Liechtensteinklamm am Eingang ins Großarltal/ St. Johann im Pongau hat eine Länge von ca. 4.000 Metern, davon sind 1.000 Meter für Besucher zugänglich. 1875 begannen die Arbeiten zur Begeharmachung. Der örtliche Jagdherr Fürst Johann II. von Liechtenstein half finanziell aus, wofür die Klamm nach ihm benannt wurde. Jährlich besuchten bis zu 220.000 Menschen das damit beliebteste Urlaubziel im Pongau. Nach einem Felssturz im Mai 2017 wurde die Klamm geschlossen und erst im Juni 2020 wiedereröffnet.

Der Maler und Grafiker Oswald Hengst (1870-1938) war seit 1908 Leiter der graphischen Abteilung der Druckerei Wagner in Innsbruck. Im Ersten Weltkrieg schuf er zahlreiche sehr dekorative Plakate für Kriegsanleihewerbung.



Anonym: Gaisbergbahn, um 1920 [3950]

Auch bei diesem Plakat handelt es sich um eine Art illustrierten Fahrplan. Die 1887 eröffnete Zahnradbahn führte vom ehemaligen Bahnhof Parsch in Salzburg auf den beliebten Aussichtsberg. Für die 5 km lange Strecke benötigte die Bahn eine Stunde und überwand 850 Höhenmeter. Damit entfiel die Arbeit für die „Sesseltträger“, die davor Gäste auf den Gaisberg getragen hatten. Auf der Spitze wurde auch ein Hotel gebaut. Bis zum Ersten Weltkrieg war der Zuspruch enorm. Mit dem Entfall des Fremdenverkehrs ab 1914 und dem folgenden Kohlenmangel gab es bis 1920 nur sehr eingeschränkten Betrieb. Im Zuge des Arbeitsbeschaffungsprogrammes der 1920er Jahre wurde eine Straße auf den Gaisberg gebaut und 1928 eröffnet, die Bahn noch im selben Jahr eingestellt und später abgebaut. Die Trasse dient seit dem als Wanderweg. Da der Ansturm auf den Berg ungebrochen und die Straße im Sommer hoffnungslos überlastet ist, plant man den Neubau einer Seilbahn.

Anonym: Zugspitzbahn Ehrwald Tirol, 1926
[1556]

Die im Juli 1926 (einen Monat nach der Raxbahn) eröffnete erste Seilbahn auf den höchsten Berg Deutschlands wurde von Österreich aus gebaut und überwand 1.700 Höhenmeter. Die Bergstation befand sich allerdings 160 Höhenmeter unter dem Gipfel. Ein 700m langer Tunnel verband sie mit dem Skigebiet Zugspitzplatt. In Bayern reagierte man auf die dadurch erfolgte Umleitung von Touristen nach Österreich durch den Bau der 1930 fertiggestellte Zahnradbahn von Garmisch-Partenkirchen auf die Zugspitze Der Gipfel wurde aber erst 1992 mit einer Seilbahn an die Endstation angeschlossen. Zusätzlich führt seit 1963 eine bayrische Seilbahn auf die Zugspitze.

Die im Eigentum des Landes Tirol stehende österreichische Bahn wurde gegen die Auflage eines Neubaus 1988 privatisiert, neu trassiert und 1991 eröffnet, wobei man nun ohne die beiden bisherigen Zwischenstationen direkt den Gipfel erreicht.



Tony Grubhofer: Die Bahn nach Überetsch Bozen - Kaltern / Anschluss: Eilfahrt auf die Mendel, 1902 [4172]

Auch hier handelt es sich um ein „Fahrplanplakat“. Für die Bilder verwendete der Künstler zwei eigene Landschaftsaquarelle. Oben: Blick auf Schloss Sigmundskron mit Schlern (Hintergrund Mitte rechts) Unten: Eppanner Landschaft mit Schloss Warth und St. Pauls.

Die in St. Anton bei Kaltern beginnende Standseilbahn auf den Mendelpaß wurde 1903 eröffnet und war die steilste Europas. *Tony Grubhofer (1854-1935), Studium in München und Wien, Studienreisen nach London und Paris. 1906 Direktor des neuen Stadtmuseums Bozen, 1913 Direktor der Staatsgewerbeschule Innsbruck. Der erste Bildbotschafter des Tourismus in Tirol. Führte zur Internationalisierung der Tourismuswirtschaft die Schreibweise Tyrol in die Werbefgrafik ein.*

Anonym: Meran / Südtirol, Italien / Größter klimatischer Kurort der Südalpen, 1919-1923 [1684]

Ab 1923 durften die Südtiroler Ortsnamen nur noch in italienischer Fassung verwendet werden. Mit der deutschen Schreibweise und dem Hinweis „Meran ... Italien“ ist die Entstehung auf 1919 bis 1923 einzugrenzen. Mit dem Blick auf das Kurhaus und der Anpreisung als Kurort steht noch die Kurstadt im Vordergrund. Meran versuchte aber, sich ein sportliches Image zu geben und anstatt kränkelder Kurgäste internationales junges Publikum anzusprechen. Der Hinweis auf Sportkämpfe, Rennen und den neuen Golfplatz ist noch untergeordnet, weist aber schon auf die zukünftige Werbestrategie hin.



Oswald Haller: Willkommen / Vorarlberg, 1935 [3014]

Die drei Blasmusikanten in ihrer Tracht scheinen zur Begrüßung des Gastes angetreten zu sein. Ihre Wurzeln hat die Tracht zwar in der bäuerlichen Arbeits- und Festtagskleidung, so wie wir sie heute kennen, stammt sie aber aus dem 19. Jahrhundert. Erzherzog Johann ließ sich praktische Jagdkleidung schneiden, der Adel machte es ihm nach, die Bürger folgten dem Adel und alle trugen ihre „Tracht“ zur Verwunderung und manchmal dem Gespött der Einheimischen in der Sommerfrische. Im 20. Jahrhundert wurde die Tracht gleich zweimal politisiert: Vom Dollfuß-Regime als typisch österreichisch gegen Deutschland und vom NS-Regime als typisch deutsch und bodenverbunden. Ab dem „Anschluß“ 1938 war es Juden verboten, Tracht zu tragen. Der konservative Stil des Plakats und die Fokussierung auf die Trachtenmusikanten entsprach der nationalsozialistischen Geisteshaltung.

Der Tiroler Oswald Haller (1908-1989) war Schüler von Tony Grubhofer. Ab 1938 schuf er als freier Mitarbeiter des Landesfremdenverkehrsamtes des Gaus Tirol-Vorarlberg Tourismusplakate. Nach 1945 arbeitete er weiter als Grafiker in Innsbruck und war in zahlreichen Künstlerverbänden aktiv. Haller schuf hauptsächlich Gebrauchsgrafik wie Plakate, Anzeigen, Firmenlogos, Buchumschläge, Urkunden, Exlibris oder Briefmarken. Er pflegte einen traditionsverbundenen Stil, dem avantgardistische und progressive Ideen fremd waren. Daneben malte er Landschaften, Städtebilder und Stillleben in Aquarell.